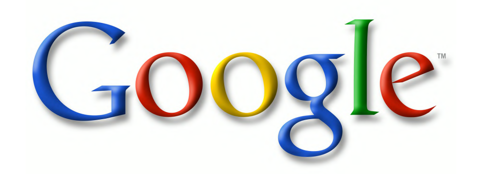




Die

Kaiser Ferdinands-Nordbahn

und die

Landwirthschaft Oesterreichs.

Offenes Sendschreiben

an die

k. k. Landwirthschaftsgesellschaften und die landwirthschaftlichen Vereine Oesterreichs.

Zweite vermehrte Auflage.

Wien
Hugo H. Hitschmann's Journalverlag.
1884.



Buchdruckerei von Carl Gerold's Sohn in Wien.

Vorwort zur ersten Auflage.

Es ist noch nicht lange her, daß das energische Vorgehen der Landwirthschaftsgesellschaften und der landwirthschaftlichen Bezirks- und Ortsvereine Oesterreichs die Bevölkerung und namentlich die Landwirthe von einer großen Gefahr befreite, als es sich nämlich darum handelte, die Regierung in ihrem Kampfe gegen die übermächtigen Millionäre der Südbahn zu unterstützen. Es war dies damals, als die landwirthschaftlichen Corporationen Oesterreichs wie ein Mann sich erhoben, um gegen die geplante Befreiung der k. k. priv. Südbahngesellschaft von der Zahlung der Einkommensteuer zu protestiren. Wären sie der Regierung nicht einmüthig zu Hilfe gekommen, so wäre es jener Geldcoterie gelungen, die Einkommensteuerbefreiung zu erlangen, was zur Folge gehabt hätte, daß die dem Staate in Folge dessen fehlenden Millionen von der Bevölkerung, in erster Reihe von den Landwirthen, hätten aufgebracht werden müssen.

Unsere Anregung fiel damals auf guten Boden. Nahezu jede Landwirthschaftsgesellschaft und jeder landwirthschaftliche Verein bis herab zum kleinsten Dorfcasino trat mit wuchtigen Petitionen an das hohe Abgeordnetenhaus heran, und was kaum möglich erschien, wurde zur Thatsache: heute zahlt die k. k. priv. Südbahngesellschaft ihre Einkommensteuer wie jede andere Gesellschaft und jeder Private.

Im Augenblicke stehen wir aber vor einer weit größeren Gefahr!

Damals handelte es sich nur um einige Millionen, die dem Staatseinkommen alljährlich entzogen werden sollten, **heute handelt es sich aber um einen Werth von mindestens zweihundert Millionen Gulden, um ein Verkehrsmittel, welches die Landwirthschaft ganzer Länder zu heben im Stande ist, und um eine nach Millionen zu beziffernde alljährliche Einnahme für den Staat.**

Am 4. März 1886 endet das Privilegium der k. k. ausschließl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Nach dem Wortlaute der Privilegiumsurkunde hat die Bahn von diesem Zeitpunkte an in das Eigenthum des Staates zu

übergehen. Der Wortlaut der Privilegiumsurkunde besagt dies klar und deutlich; die überreichen und durch diese Bahn noch reicher gewordenen Actionäre, allen voran der Verwaltungsrath, lassen aber alle Minen springen und wenden Alles auf, um eine Verlängerung des Privilegiums zu erreichen.

Landwirthe Oesterreichs! Die Gefahr ist groß! Wenn wir nicht auch diesmal fest zusammenstehen und namentlich die Vertreter der Landwirthschaft, die landwirthschaftlichen Corporationen, in energischen, motivirten Petitionen an die Reichsvertretung herantreten, so ist Alles verloren: der Staat verliert eine Bahn, deren Werth auf zwei- bis dreihundert Millionen Gulden geschätzt ist; er verliert eine Bahn, die ihm Jahr für Jahr und selbst dann, wenn die Tarife auf das geringste Maß herabgesetzt werden, eine jährliche bedeutende Rente abwerfen würde; die Landwirthschaft und die landwirthschaftliche Industrie aller von dieser Bahn berührten Kronländer ist wieder auf unabsehbare Zeit gelähmt, und die Bevölkerung von ganz Oesterreich hat abermals keine Aussicht, eine Erleichterung ihrer so schwer zu tragenden Steuern und Abgaben zu erlangen.

Mit Stolz können die Landwirthe und vor Allem die landwirthschaftlichen Gesellschaften und Vereine darauf hinweisen, daß ihre Energie zur rechten Zeit bewirkt hat, daß die Südbahn ihre Einkommensteuer zahlt. Möge sie dieser große Erfolg anspornen, heute dasselbe zu thun, wo es weit Größeres, Wichtigeres und Folgenreicheres zu erwerben gilt!

Die Landwirthe Oesterreichs besitzen in ihrer „Wiener Landwirthschaftlichen Zeitung“ ein Organ, welches stets und unentwegt für ihre Interessen eingetreten ist. Die nachfolgenden Zeilen, eine Reihe von Aufsätzen, welche die „Wiener Landwirthschaftliche Zeitung“ veröffentlicht hat, beleuchten die Frage der Privilegiumsverlängerung oder richtiger die Nothwendigkeit der Nichtverlängerung des Privilegiums der k. k. ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und die Verstaatlichung derselben.

Die hohe k. k. Regierung **wünscht**, wie jetzt erst allgemein bekannt wird, daß die schwer drückende Wirthschaft der Nordbahn ein Ende erreiche. Sie bedarf aber zu diesem Zwecke der Unterstützung der Bevölkerung, soll sie nicht der Uebermacht der Millionäre dieser Gesellschaft erliegen. Nur wenn die Landwirthschaftsgesellschaften und landwirthschaftlichen Vereine, die landwirthschaftlichen Casinos 2c., wie seiner Zeit, als es sich um die Besteuerung des Einkommens der Südbahn handelte, einmüthig zusammenstehen und in Petitionen das hohe Abgeordnetenhaus auf die gefährlichen Folgen einer Privilegiumsverlängerung der Nordbahn aufmerksam machen und es beschwören, das zu thun, was einzig und allein recht ist und im Interesse des Kaiserstaates liegt, wird auch die Regierung die moralische Kraft haben, die sie braucht, um dem Staate ein Eigenthum zuzuführen, welches ihm von Rechtswegen gehört, und

welches in der Hand des Staates eine unversiegbare Quelle des Einkommens und der Wohlfahrt für alle Länder werden wird.

In jeder Landwirthschaftsgesellschaft und in jedem landwirthschaftlichen Vereine, selbst im kleinsten landwirthschaftlichen Casino werden sich Männer finden, die sich gerne der Mühe unterziehen werden, die nachfolgenden Blätter, welche dem reinsten Patriotismus ihr Entstehen verdanken, zu lesen, zu prüfen und mit Benützung der darin mitgetheilten Angaben Petitionen zu formuliren, die dann durch einen oder den anderen Abgeordneten, der treu zum Volke hält, dem hohen Abgeordnetenhause zu überreichen sind.

Möge keine Corporation diese Gelegenheit vorübergehen lassen, Oesterreichs Bevölkerung vor einem schweren Schlage zu schützen!

Der Herausgeber
der „Wiener Landwirthschaftlichen Zeitung":
Hugo H. Hitschmann.

Vorwort zur zweiten Auflage.

Das Rad ist im Rollen. Allenthalben regt sich's. Die k. k. Landwirthschaftsgesellschaften, die landwirthschaftlichen Vereine, die Clubs, die landwirthschaftlichen Casinos, zahlreiche Gemeinden und die unabhängigen Blätter der Provinz — alles vereinigt sich zum Kampfe gegen die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die durch 48 lange Jahre Mährens und Schlesiens wirthschaftliche Entwicklung aufgehalten, Wien's Approvisionirung und Industrie gelähmt, Galizien und der Bukowina unermeßlichen Schaden zugefügt, und Gesammt-Oesterreich zum Tributär einiger Millionäre gemacht — zum Kampfe gegen die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die mit allen Mitteln dahin strebt, eine Verlängerung ihres Privilegiums zu erhalten.

Oesterreichs Bevölkerung droht leider die Gefahr, daß auch weiterhin die Rothschild's u. s. w, jährlich an fünfzehn Millionen Einnahmenüberschuß aus einem Verkehrsinstitute einheimsen, welches überhaupt kein Gewinstobject sein, sondern als Staatsbahn dem Handel und Verkehr dienen und nicht Gewinste überreichen Actionären bringen soll.

Landwirthe Oesterreichs!

Mit Opfern aller Art, geistigen und materiellen, habe ich den Kampf gegen die Nordbahnclique begonnen. Tausende Exemplare der „Wiener Land-

wirthschaftlichen Zeitung" haben Euch aufgeklärt über das, was man Euch sorgsam verheimlicht. Tausend Exemplare der ersten Auflage dieser Sammlung von Aufsätzen wurden hinausgeschleudert in die landwirthschaftlichen Vereine, damit diese — eines Sinnes, eines Herzens — in mannhafter Weise das Wort ergreifen für die Landwirthe, für das Volk, die Steuerträger.

In zweiter Auflage, vermehrt um einige neuestens erschienene Aufsätze, die dem Vertrauensseligsten die Augen öffnen werden, tritt die Brochure vor Euch hin. Lasse sie Niemand, der an seine eigene Zukunft denkt, Niemand, der an seine Mitbürger denkt, ungelesen; prüfe und beherzige jeder den Inhalt, und thue jeder, u. zw. sofort seine Pflicht. Nur Massenpetitionen können zum Ziele führen, zur Befreiung von dem Drucke, den die Nordbahn auf Oesterreich bis nun geübt hat, übt und weiterhin üben würde.

Oesterreich verstaatlicht die Bahnen. Mit großen Opfern werden passive Bahnen eingelöst. Soll ihm die lucrativste aller Bahnen, die ihm das Ende des Privilegiums förmlich in den Schooß wirft, genommen werden?

Darum noch einmal: Zögere keiner unserer Vereine; es ist nicht alle Tage möglich, dem Staate einen Werth von dreihundert Millionen Gulden zu retten!

Der Herausgeber
der „Wiener Landwirthschaftlichen Zeitung":
Hugo H. Hitschmann.

Zur Nordbahnfrage.

(„Wiener Landwirthschaftliche Zeitung“ Nr. 1494 vom 27. April 1881.)

Kaum haben wir die Frage der Einkommensteuerzahlung der Südbahn in einer für die Landwirthe Oesterreichs so erfreulichen Weise der Lösung zuführen geholfen*), stehen wir wieder vor einer Frage in einer Eisenbahnangelegenheit, die in ihrer Bedeutung nicht zu unterschätzen ist. Es ist dies die Frage, ob das, der Nordbahn am 4. März 1836 auf fünfzig Jahre verliehene Privilegium nach Ablauf dieser Zeit, nämlich am 4. März 1886 erlöschen soll oder nicht. Warum wir, da wir nur wirthschaftliche Fragen behandeln und wirthschaftliche Interessen vertreten, uns an diese Frage, in welcher die gewiegtesten Juristen nicht einig werden, heranwagen? Wollen wir vielleicht diese Juristen überbieten? Gewiß nicht; aber diese Frage hat eine eminent landwirthschaftliche Bedeutung, und wir können ihr daher nicht aus dem Wege gehen. Wir haben erst vor wenigen Tagen jenes titanenhafte Ringen im Abgeordnetenhause beobachten können, jenes Ringen, welches Wochen dauerte, und wo es sich vom Standpunkte des Staates um eine Bagatelle handelte, die man von der einen Seite drei Provinzen nachsehen wollte, während die andere Seite sich gegen diese Nachsicht mit dem Hinweise auf die bedrängten Staatsfinanzen sträubte. Weil wir die Nothlage des Landwirthes, die uns so gewagt erscheinende Steuererhöhung für selben in einigen Provinzen, die bedrängten Staatsfinanzen nicht sofort aus unserem Gedächtnisse bannen können; **weil** uns scheint, es sei hier wieder **die Bevorzugung einer Geldcoterie geplant, für welche nachher** die Steuerzahler und, wie wir aus der jüngsten Erfahrung wissen, **insbesondere die Landwirthe aufzukommen haben würden,** so wollen wir rechtzeitig gegen diese Bevorzugung Verwahrung einlegen.

Die Eingangs erwähnte Frage wurde durch die Discussion im juridisch-politischen Leseverein, unter dem Vorsitze des Freiherrn von Hye, am 8. Februar 1881 in Fluß gebracht, hier aber nur vom rein wissenschaftlichen Standpunkte behandelt; auf ein Resultat dieser Discussion läßt sich nicht schließen, denn zwei Juristen sprachen ihre Ansicht dahin aus, es habe das Privilegium nach Ablauf der bestimmten Zeit absolut aufzuhören und es sei die Bahn zu expropriiren; zwei andere Juristen hingegen behaupteten, der Wortlaut des maßgebenden §. 10 der Privilegiumsurkunde könne gar nicht anders verstanden werden, als daß der Bahnkörper der Unternehmung gehöre und daß das Privi-

*) Die Südbahngesellschaft genoß die Befreiung von der Einkommensteuerzahlung. Als der Termin der Befreiung abgelaufen war, versuchten es ihre Hauptactionäre (die Rothschild's &c.) diese Befreiung wieder zu erringen. Die „Wiener Landwirthschaftliche Zeitung“ eröffnete den Kampf dagegen und — Dank den Landwirthschaftsgesellschaften und Vereinen — siegte sie. — Die Südbahn zahlt ihre Einkommensteuer wie jeder andere Steuerträger.

legium verlängert werden soll; zwei Nichtjuristen, aber Fachmänner im Eisenbahnwesen, hielten sich mit ihren Ansichten so reservirt, daß sie zu den Neutralen gezählt werden müssen.

Seit dieser Discussion sind bereits zwei Brochuren erschienen, welche mit voller Wärme für die Nordbahn eintreten und das Eigenthumsrecht an dem Bahnkörper und die Verlängerung des Privilegiums nach Ablauf desselben reclamiren. Für den Staat ist unseres Wissens noch Niemand eingetreten, und doch glauben wir, die Sache des letzteren sei von Hause aus nicht als eine verlorene zu betrachten, und es lohne sich ganz gut, den Gegenstand auch von der, dem Staate zugekehrten Seite zu betrachten.

Wir wollen dies thun und beginnen damit, daß wir unseren Lesern den §. 10 der Privilegiumsurkunde vom 4. März 1836 mittheilen; derselbe lautet: „Nach Ablauf der 50 Privilegialjahre kann der Unternehmer mit den Real- und Mobiliarzugehörungen der dann erloschenen Unternehmung als Eigenthümer frei schalten, über deren Ablösung mit dem Staate oder mit Privaten in Unterhandlung treten, und wenn er selbst oder die Abnehmer jener Zugehörungen sich zur Fortsetzung der Unternehmung melden sollten und diese als nützlich sich bewährt hätte, wird die Staatsverwaltung keinen Anstand nehmen, sich zu einer Erneuerung des Privilegiums herbei zu lassen.“

Ueber diese wenigen Zeilen hat sich, wie erwähnt, eine interessante Discussion zwischen juridischen Capacitäten entsponnen, die, in zwei Lager gespalten, sich diametral entgegen stehen. Die Vertreter der Nordbahn unterscheiden sich wieder darin, daß die Einen dem Staate nach Ablauf der Concession nur das Recht bestreiten, den Bahnkörper zu expropriiren, während die Anderen, die das Eigenthum des Bahnkörpers auch nach Ablauf des Privilegiums für die Nordbahn, als eine selbstverständliche Sache, in Anspruch nehmen, weiters deduciren, es habe der Staat ein weiteres Privilegium, und zwar wieder nur für fünfzig Jahre, der Nordbahn zu verleihen.

Es kann nicht unsere Absicht sein, diese jedenfalls auf tiefes juridisches Wissen gegründeten Ansichten widerlegen zu wollen. Wir wollen aber unsere eigene Ansicht, gestützt auf den so vielfach interpretirten §. 10 der Concession vom 4. März 1836 und die nachträglich erflossenen Bestimmungen, aussprechen. Die vorliegende Frage ist eine juridische, eine ökonomische und eine politische. Betrachten wir die erstere.

Nach dem Wortlaute des erwähnten Paragraphen sollte man glauben, es könne gar kein Zweifel darüber entstehen, was am 4. März 1886 zu geschehen habe, denn es heißt: Nach Ablauf der fünfzig Privilegialjahre kann der Unternehmer mit den Real- und Mobiliarzugehörungen der dann erloschenen Unternehmung frei schalten u. s. w. Also: mit den Zugehörungen kann die Nordbahn machen was sie will. Es kommt darauf an, festzustellen, was unter Zugehörungen zu verstehen ist. So oft wir im geschäftlichen Leben dem Worte „Zugehör“ begegnen, bedeutet selbes immer eine Nebensache und nie die Hauptsache; so spricht man von einem Landgute sammt Zugehör, von einem Hause sammt Zugehör, von einer Wohnung sammt Zugehör, ja sogar unsere Kleiderlieferanten präsentiren uns die Rechnung, auf welcher Stoff, Arbeit und Zugehör gesondert ausgewiesen erscheinen, wobei das Zugehör immer hinter der Hauptsache kommt und nie mit dieser verwechselt werden kann. Zugehör bedeutet immer eine Ergänzung der Hauptsache, ein Anhängsel, einen vom Ganzen trennbaren oder getrennten Gegenstand, welcher weniger wichtig oder weniger werthvoll als der Hauptgegenstand ist. Hätte die Privi-

legiumsurkunde hier etwas anderes als eine Nebensache ausdrücken sollen, so hätte es des Wortes „Zugehörungen“ gar nicht bedurft, sondern wenn diese Urkunde der Nordbahn damals das Eigenthum des Bahnkörpers hätte zugestehen wollen, so hätte selbe einfach gesagt: Nach Ablauf des Privilegiums kann die Nordbahn mit den „Realitäten und dem Mobiliar“ frei schalten. Weil aber dies nicht der Fall ist, weil eben ausdrücklich bestimmt ist, daß Real- und Mobiliarzugehörungen dem Unternehmer verbleiben, so kann kaum angenommen werden, daß die Nordbahn nach Ablauf des Privilegiums mehr als Eigenthum beanspruchen kann, als eben nur Nebensachen von der Bahn, aber nicht die Hauptsache, den Bahnkörper selbst.

Noch deutlicher dünkt uns der Wortlaut dieses Paragraphen hinsichtlich der Zeitdauer des Privilegiums, und wir dächten, es wäre kaum zulässig, hierüber zu streiten. Im Vordersatze wird nämlich gesagt: Nach Ablauf der fünfzig Privilegialjahre kann der Unternehmer mit den Real- und Mobiliarzugehörungen der dann erloschenen Unternehmung als Eigenthümer frei schalten ꝛc. Wenn nun dieses Privilegium nach fünfzig Jahren als abgelaufen erklärt und die Unternehmung ausdrücklich als erloschen bezeichnet wird, so gehören doch starke Nerven dazu, um eine Interpretation auszuhalten, welche das Gegentheil behauptet. Im Nachsatze sagt dann dieser Paragraph: Wenn der Eigenthümer der Zugehörungen oder die Abnehmer sich zur Fortsetzung der Unternehmung melden sollten, und diese sich als nützlich bewährt hätte, so wird die Staatsverwaltung keinen Anstand nehmen, sich zu einer Erneuerung des Privilegiums herbei zu lassen. Aus diesem Wortlaute wird von Seite der Nordbahnvertreter vielfach Capital geschlagen. Die Herbeilassung des Staates zur Erneuerung des Privilegiums ist hier an Bedingungen geknüpft, die heute ganz anders liegen als im Jahre 1836, und diese Erneuerung wurde unter Voraussetzung dieser Bedingnisse für keine bestimmte Zeit in Aussicht gestellt. Wenn nun aus diesen unbestimmten Zusagen eine bestimmte Forderung deducirt wird, so heißt dies, von der Geduld des Papieres den ausgedehntesten Gebrauch machen.

Der Staat befindet sich der Nordbahn gegenüber im Verhältnisse eines Gutsbesitzers, der einen sehr ertragsfähigen Grundcomplex, dessen Fruchtbarkeit er jedoch nicht kennt, an einen Pächter unter den denkbar billigsten Bedingungen auf eine Reihe von Jahren verpachtet und dabei gesagt hat: Wenn sich die Pachtung nützlich erweist, werde ich seinerzeit in eine Erneuerung des Pachtverhältnisses willigen. Der Pächter zieht nun aus der Pachtzeit einen weit größeren Nutzen als er zu hoffen wagte, weil während der Pachtung durch viele zusammenwirkende Factoren die Verhältnisse sich in überraschender Weise zu seinen Gunsten geändert haben, ohne daß er dazu besonders beigetragen hätte. Der Gutsherr hat aber mittlerweile bei seinen sämmtlichen Gütern zur Selbstbewirthschaftung gegriffen, und dies, sowie der Umstand, daß der Pachtschilling nicht mehr im richtigen Verhältnisse zum Erträgnisse steht, bestimmen ihn, nach Ablauf des Pachtvertrages auf eine Erneuerung desselben nicht mehr einzugehen. Wenn nun der Pächter an den Gutsbesitzer mit der Forderung um Erneuerung des Pachtvertrages herantreten und sagen würde: „Du hast mir die Verlängerung des Pachtes unter der Bedingung zugesagt, daß die Pachtung sich als nützlich erweist; dieselbe ist mir factisch von Nutzen, denn mein Capital verzinst sich so und so hoch, daher kannst Du Dich der Pachterneuerung nicht entschlagen“, — würde man in Folge dieser Begründung urtheilen, daß der Gutsherr sich dieser Forderung ohne Weiters zu fügen habe?

Gewiß nicht, sondern man würde die Einwendung des Gutsherrn gelten lassen müssen, wenn dieser sagen würde: „Deinen Nutzen allein konnte ich damals unmöglich verstehen, sondern wohl auch den meinen“.

Wir finden im ganzen §. 10 nirgends einen Anhaltspunkt für die Prätensionen der Nordbahn; nirgends ist derselben ein Recht auf den Bahnkörper nach Ablauf des Privilegiums oder ein Recht auf Verlängerung des letzteren definitiv zugesprochen. Wenn jedoch aus diesem Paragraphe ein Zweifel hinsichtlich des Eigenthumsrechtes des Bahnkörpers nach Ablauf des Privilegiums möglich wäre, so würde derselbe gewiß durch die mit dem Hofkanzleidecrete vom 30. Juni 1838 in Folge Allerhöchster Entschließungen vom 29. December 1837 und 10. Juni 1838 veröffentlichten Bestimmungen über das bei Eisenbahnen zu beobachtende Concessionssystem vollständig behoben. Der §. 9, Absatz 3, 4 und 5 dieser Bestimmungen lautet: „Nach Ablauf der Dauer, oder bei sonstigem Erlöschen der Concession geht bei jenen Eisenbahnunternehmungen, welchen mittelst der Concession die Befugniß zur Expropriation verliehen worden ist, das Eigenthum der Eisenbahn selbst, an dem Grunde und Boden und den Bauwerken, welche dazu gehören, sogleich durch das Gesetz ohne Entgeld und unmittelbar an den Staat über“.

„In diesem, so wie in jedem anderen Falle verbleibt aber den Unternehmern das Eigenthum an allen ausschließlich zu dem Transportgeschäfte bestimmten Gegenständen, Fahrnissen, Vorrichtungen und Realitäten“.

„Die Staatsverwaltung wird jedoch auf den Fall, wenn die Unternehmer in der für die Dauer der Concession bestimmten Zeit ohne ihre Schuld keinen zureichenden Ersatz für ihre Bauauslagen erlangt haben sollten, billige Rücksicht nehmen und sich geneigt finden lassen, den Unternehmern die Fortsetzung ihres Transportbetriebes nach Maßgabe des erlittenen Verlustes eine angemessene Zeit hindurch zu gestatten“.

Diese Bestimmungen, welche kurz nach der Privilegiumsurkunde der Nordbahn erschienen sind, sind so klar und deutlich, daß an denselben unmöglich gerüttelt oder gedeutelt werden kann. Es ist mit Bestimmtheit zu schließen, daß dem Autor dieser Bestimmungen die Privilegiumsurkunde der Nordbahn wenigstens als Grundlage zu seinem Entwurfe gedient hat, wenn nicht sogar beide Documente dieselbe Autorschaft haben, und daß somit, wenn der Verfasser der mehrerwähnten Bestimmungen die Analogie zwischen der Privilegiumsurkunde und den allgemeinen Bestimmungen für das bei Eisenbahnen zu beobachtende Concessionssystem nicht angenommen hätte, er jedenfalls constatirt haben würde, daß die Privilegiumsurkunde der Nordbahn eine Ausnahme genieße und unter diese allgemeinen Bestimmungen nicht einzureihen sei.

Wir wollen aber noch auf einen Umstand hinweisen, welcher in der Sache geradezu ausschlaggebend ist. Im angeführten dritten Absatze der mehrerwähnten Bestimmungen wird gesagt, daß bezüglich jener Eisenbahnunternehmungen, welchen mit der Concession die Befugniß zur Expropriation verliehen worden ist, das Eigenthum an der Eisenbahn 2c. nach Ablauf der Concessionsdauer unmittelbar an den Staat überzugehen habe. Man wird nun einwenden, daß kein Gesetz rückwirkend sei, und somit die allgemeinen Bestimmungen auf die früher concessionirte Nordbahn nicht anwendbar seien. Aber die Rückwirkung dieser Bestimmungen ist es nicht, was wir darthun wollen, sondern der Schluß, der aus dem Zusammenhalte dieser allgemeinen Bestimmungen mit der älteren Nordbahnconcession, und dem noch älteren §. 365 des bürgl. G. B. folgt. Der letztgenannte Paragraph wurde unbedingt beim Entwurfe des Nordbahnprivi-

legiums im Auge behalten; derselbe lautet: „Wenn das allgemeine Beste es erheischt, muß ein Mitglied des Staates gegen angemessene Schadloshaltung das Eigenthum einer Sache abtreten. Der Punkt 4 des Nordbahnprivilegiums spricht der Unternehmung die Befugniß zur Expropriation zu. Es ist wohl kaum zu zweifeln, daß die Privilegiumsurkunde der Nordbahn, als sie der Unternehmung dieses Recht zusprach, sich über die Bedeutung dieser Verfügung klar war, sowie daß sie im Reinen war, daß diese Verfügung mit dem §. 365 des b. G.B. im Einklange stehe. Dieser Paragraph aber sagt: nur dann hat der Staatsbürger sein Eigenthum abzutreten, wenn das allgemeine Beste es erheischt. Würde daher der Bahnkörper und somit auch die expropriirten Grundstücke nach Ablauf des Privilegiums in den Privatbesitz der Gesellschaft übergehen, so wäre die Expropriation nicht mehr zum allgemeinen Besten, nicht mehr zum öffentlichen Wohle, sondern zum Vortheile Einzelner durchgeführt worden; der citirte Paragraph würde zur Handhabe für Willkür und Gewalt herabsinken, denn das, was der Staat hier in fünfzig Jahren gethan, könnte er vielleicht in Hinkunft in fünf oder zehn Jahren thun, nämlich unter einem plausiblen Vorwande eine beliebige Enteignung anordnen, den Preis nach eigenem Ermessen bestimmen lassen, und nach einer gewissen Zeit die so expropriirten Realien an dritte Personen in's unbeschränkte Eigenthum überlassen. Eine solche Handhabung des Gesetzes aber müßte für die Landwirthschaft von unberechenbarer Tragweite, von unberechenbaren Folgen sein. Weil aber in der Privilegiumsurkunde vom 4. März 1836 der Nordbahnunternehmung die Befugniß zur Expropriation verliehen worden ist, und weil die Unternehmung von der Expropriation factisch auch Gebrauch gemacht hat, so muß mit Rücksicht auf §. 365 des b. G. B. nach Ablauf der Privilegiumszeit der Heimfall des Bahnkörpers an den Staat eintreten.

Hierüber und über Anderes in einem zweiten Artikel.

Zur Nordbahnfrage.

(„Wiener Landwirthschaftliche Zeitung" Nr. 1510 vom 18. Juni 1881.)

Wir haben gelegentlich der Parlamentsverhandlungen bezüglich unserer Bemühungen in der Steuerfrage der Südbahn einen indirecten Tadel erfahren. Es wurde gesagt, daß man es sonderbar gefunden habe, daß auf einmal von den Landwirthschaftsgesellschaften und Landgemeinden eine Agitation in dieser Richtung eingeleitet wurde. So sehr wir die Ansichten jener gewiß achtbaren Persönlichkeit respectiren, so können wir uns in unseren Anschauungen doch nicht irre machen lassen, daß wir im wahrhaften Interesse der Steuerträger handeln, wenn wir die eingeschlagene Bahn weiter verfolgen, und die vielen Zustimmungen und Anerkennungen, die uns eingesendet wurden, bestätigen, daß im großen Publicum unsere Anschauungen Beifall finden, und so wenden wir uns, eingedenk unserer Pflicht, die Landwirthe Oesterreichs vor einem neuerlich beabsichtigten Ueber-das-Maul-gehauen-werden zu schützen, wieder der Nordbahnfrage zu.

In einem Artikel in Nr. 1494 unseres Blattes haben wir, gestützt auf unantastbare Urkunden, unsere Ansicht in der Nordbahnfrage dahin ausge-

sprochen, daß der Heimfall des Bahnkörpers nach Ablauf der Privilegiumszeit und das Erlöschen der Concession nach dem 4. März 1886 unzweifelhaft ist. Wir wollen nun mit einigen Worten jener wohlwollenden Urtheile gedenken, welche bis nun, wie bei der Generalversammlung der Nordbahn, so rühmend erwähnt wurde, ohne Hinzuthun der Nordbahn, von bewährten Rechtskundigen in eben so uneigennütziger als unparteiischer Weise veröffentlicht wurden. Da ist die Brochure „Das Privilegium der Nordbahn, von Dr. Bernhard Stall, Wien 1881, im Selbstverlage des Verfassers", welche für die Nordbahn eine Lanze bricht; ob mit Glück, mögen Fachmänner endgiltig entscheiden, denn uns hat selbe nicht überzeugen können, daß die Nordbahn nach Ablauf des gegenwärtigen Privilegiums ein Recht auf den Bahnkörper oder auf eine Privilegiumsverlängerung habe. Betrachten wir diese Brochure, soweit dies thunlich, etwas näher.

Nach einer Einleitung bespricht dieselbe im ersten Abschnitte das Eisenbahnwesen in England in den Jahren 1825 bis 1835 und die daselbst gepflogenen Verhandlungen und geht dann im zweiten Abschnitte auf die Concession der Nordbahn über. Nach einigen flüchtigen Bemerkungen wird (Seite 15) gesagt: „Im Artikel 10 bedient sich die Privilegiumsurkunde des Wortes „Eigenthümer" und erklärt, daß mit den Real- und Mobiliarzugehörungen der Unternehmer als Eigenthümer frei schalten und walten könne", und fährt dann fort: „Ueberall, und in so entschiedener Weise, wie dies eben bei der uns vorliegenden, ganz allgemein und einfach gehaltenen Urkunde möglich ist, wird das Eigenthumsrecht der Unternehmung an Grund und Boden eben so entschieden betont, wie dasjenige an dem hiezu gehörigen mobilen, wie immobilen Vermögen" u. s. w. — Wir haben in Nr. 1494 d. Bl. den Wortlaut des §. 10 der Concessionsurkunde angeführt; in demselben ist genau das Gegentheil der vorstehenden Behauptung enthalten, und die schärfste juridische Loupe wird dieses „Ueberall" daselbst nicht entdecken können; es würde der Wirklichkeit entsprochen haben, wenn das Wort „Nirgends" statt „Ueberall" gesetzt worden wäre.

Die Brochure citirt dann mehrere nachträgliche Bestimmungen betreffend die Eisenbahnconcessionen, so die Concessionsurkunde der österreichischen Staatseisenbahngesellschaft und die Verordnung vom 14. September 1854, betreffend die Ertheilung von Concessionen für Privateisenbahnen, und folgert daraus, daß, weil in diesen Bestimmungen stipulirt ist, daß nach Ablauf der Privilegiumszeit der Bahnkörper sammt Grund und Boden an den Staat zu übergehen hat, und weil diese Normen in der Concessionsurkunde der Nordbahn fehlen, daß die Nordbahn ein unbestreitbares Recht auf das Eigenthum an Grund und Boden habe. Die Brochure nimmt an, es seien die späteren, positiven und detaillirten Bestimmungen die Frucht der zwanzigjährigen Erfahrungen im Eisenbahnwesen gewesen. Das ist jedoch ein Irrthum. Die Verordnung vom 14. September 1854 sagt im §. 8: „Nach Ablauf der Dauer des Privilegiums der Eisenbahn geht das Eigenthum an der Eisenbahn selbst, an dem Grunde und Boden und den Bauwerken, welche dazu gehören, sogleich durch dieses Gesetz, ohne Entgelt und unmittelbar an den Staat über. Den Unternehmern verbleibt jedoch das Eigenthum an allen, ausschließlich zu dem Transportgeschäfte bestimmten Gegenständen, Fahrnissen, Vorrichtungen und Realitäten." §. 11: „Die ertheilte Eisenbahnconcession erlischt: a) wenn der Zeitraum beendet ist, für welchen die Concession ertheilt wurde." Der wesentlichste Theil dieser Verordnung ist eine Copie des §. 9 der allgemeinen Be-

stimmungen über das bei Eisenbahnen zu beobachtende Concessionssystem vom 20. December 1837 und 18. Juni 1838*), und auch der §. 15 der Concessionsurkunde der österreichischen Staatseisenbahngesellschaft ist seinem Inhalte nach hauptsächlich diesem §. 9 der allgemeinen Bestimmungen entlehnt. Diese Normen vom Jahre 1854 und die Urkunde der Staatseisenbahngesellschaft vom Jahre 1855 waren nur Reproductionen des §. 9 der allgemeinen Bestimmungen vom Jahre 1837 und 1838, und nicht die Frucht der späteren Erfahrungen. Wir wissen nicht, warum die Brochure mit einer in derselben sonst nirgends bemerkbaren Consequenz gerade diese letztcitirten Bestimmungen ignorirt; selbe müssen sie wahrscheinlich genirt haben.

Auf Seite 20 spielt die Brochure ihren höchsten Trumpf aus, indem sie auf das Uebereinkommen rücksichtlich der Abtretung der westgalizischen Staatsbahn an die Nordbahn verweist. Aus diesem Uebereinkommen wird hier der, über jede Anfechtung erhabene Beweis für die Rechte der Nordbahn construirt; es wird gesagt: „Die hier gewählten Ausdrücke sind von um so größerer Bedeutung, als damals schon das Eisenbahnconcessionsgesetz vom Jahre 1854 in Kraft war, und als in einer weit früheren Zeit bereits das Uebereinkommen mit der Staatseisenbahngesellschaft zu Stande gekommen war, in welchem, sowie in allen, nach dem Jahre 1836 erlassenen Concessionsurkunden, der Staat die ihm vorbehaltenen Rechte mit allem Nachdrucke betont. Nicht minder leicht für die bei Erlassung der Concessionsurkunde bestandene Absicht der Staatsverwaltung, das vollständige Eigenthum an dem Bahnkörper sammt Zugehör zu überlassen, läßt sich die Concessionsurkunde vom 7. Juni 1845 betreffend die Flügelbahn von Marchegg nach Gänserndorf anführen." Hier glauben wir, hat der Verfasser der Brochure doch etwas gar zu schnell gearbeitet, sonst hätte ihm nicht jener Lapsus passiren können, den wir gleich constatiren werden. Wir müssen, um unseren Lesern ein klares Bild vorzuführen, die citirten Paragraphe aus den vorerwähnten Urkunden wörtlich anführen: Der §. 1 der Concessionsurkunde vom 26. Juni 1858, H. M. B. 38, betreffend die Abtretung der westgalizischen k. k. Staatseisenbahn von der preußischen Grenze bei Slupun bis Krakau und ihrer zwei Flügelbahnen an die k. k. a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahnactiengesellschaft lautet: „Die k. k. Staatsverwaltung tritt die galizische Staatsbahn &c. an die Nordbahnactiengesellschaft ab, und genehmigt, daß die Eisenbahnlinien sammt Zugehörungen vom 1. Jänner 1858 in das Eigenthum der k. k. a. p. Nordbahnactiengesellschaft mit allen jenen Rechten und Verbindlichkeiten übergehe, welche der Privilegiumsurkunde vom Jahre 1836 rücksichtlich der bereits im Besitze der Kaiser Ferdinands-Nordbahnactiengesellschaft befindlichen Strecken entsprechen, derart, daß die Dauer des mit der Privilegiumsurkunde vom Jahre 1836 der Nordbahngesellschaft ertheilten Privilegiums auch bezüglich der hier in Rede stehenden Eisenbahnlinie sich blos bis zum Jahre 1886 zu erstrecken hat." Wir müssen hier ein besonderes Gewicht darauf legen, daß die Abtretung nur mit allen jenen Rechten und Verbindlichkeiten geschah, welche der Privilegiumsurkunde vom Jahre 1836 rücksichtlich der bereits im Besitze der Kaiser Ferdinands-Nordbahnactiengesellschaft befindlichen Strecken entsprechen. Es wurden also der Nordbahn keine neuen Rechte verliehen, es wurden mit dieser Concession die Rechte für selbe nicht erweitert, und es wurden diese Rechte auch nicht näher erläutert oder präcisirt. Weil man sich einfach auf die der Nordbahn bereits zustehenden Rechte und Verbindlichkeiten

*) Siehe Seite 8 dieser Brochure.

berief, ohne dabei irgend etwas Weiteres zu erwähnen, so mußte man über das Maß und die Grenzen dieser Rechte doch vollkommen im Reinen sein. Nun bestanden aber am 26. Juni 1858, an welchem Tage diese Concessionsurkunde ausgestellt wurde, bereits zwei klare und an Deutlichkeit unantastbare Normen, nämlich die von uns so oft erwähnten allgemeinen Bestimmungen vom 29. December 1837 und vom 18. Juni 1838, dann die Verordnung vom 14. September 1854, auf welch' letztere sich der Herr Autor der Brochure selbst beruft. Beide Normen setzen fest, es habe das Eigenthum an der Eisenbahn und an dem Grunde und Boden &c. nach Ablauf der Privilegiumszeit ohne Weiteres an den Staat zu übergehen. Wir erlauben uns demnach die bescheidene Frage: Ist es denkbar, daß, nachdem von Seite der Regierung so bindende und klare Normen erlassen wurden, dieselbe Regierung, ja vielleicht derselbe Sections- oder Ressortchef, kurz nach der letzten Verordnung, eine Verfügung treffe, welche zu den früheren Normen in schreiendem Widerspruch steht, eine Verfügung, welche die Interessen des Staates preisgibt? Hätte nicht der letzte Kanzellist auf diesen ungesetzlichen Vorgang aufmerksam werden müssen? Aber angenommen, doch nicht zugegeben, es hätte die damalige Regierung wirklich die Interessen des Staates verleugnen und der Nordbahn einen so bedeutenden Vortheil zuwenden wollen, mußte sie in diesem Falle nicht voraussetzen, eine spätere Regierung, welcher der Vollzug ihrer Bestimmungen vorbehalten ist, werde ihre Rechte energisch wahren, werde sich von dem Wortlaute der Concession nichts hinwegdisputiren lassen, und sie müsse daher, um die Nordbahn vor allen Eventualitäten zu sichern, dieses Factum in eine bestimmte Form bringen, und müsse deutlich aussprechen, was sie wolle? Weil aber die Regierung bei dieser Concession bereits an unantastbare Normen gebunden war, und schon aus dieser Ursache allein dem §. 1 dieser Concessionsurkunde kein anderer Sinn beigelegt werden kann, als in den Worten desselben ausgedrückt ist, und weil auch sonst jeder Anhaltspunkt für ein beno für die Nordbahn in diesem Paragraph fehlt, kann eine Interpretation, die trotz alledem und alledem für die Nordbahn die gewünschten Rechte heraus krystallisirt, kann eine solche Interpretation, sagen wir, ernst genommen werden?

Aber noch mehr! Die Brochure führt auch die Concessionsurkunde vom 7. Juni 1845 an, um auf Grund derselben den Bahnkörper für die Nordbahn zu requiriren. Die Concession vom 7. Juni 1845 für die Flügelbahn von Gänserndorf nach Marchegg sagt, nachdem die Verleihung der Concession ausgesprochen, im zweiten Absatze: „In Folge Hofkanzleidecret vom 5. d. M., Z. 19.159 wird die Direction von dieser allergnädigst definitiven Bewilligung mit dem Bedeuten in Kenntniß gesetzt, daß ..... d) ebenso der im §. 9 der Privateisenbahndirectiven festgesetzte Uebergang dieser Seitenbahn in das Staatseigenthum nach Ablauf der 50jährigen Concessionsfrist, welche vom Tage der allergnädigsten Octroyirung, also vom 4. Juni 1845 zu berechnen und bis 4. Juni 1895 zu gelten hat, einzutreten habe." Das ist der maßgebende Theil jener Urkunde, aus welcher der Autor der Brochure sich einen Beweis für die Rechte der Nordbahn auf den Bahnkörper zurechtlegt. Wirklich bewunderungswürdig ist der Muth, mit welchem der Autor in das Füllhorn seiner Beweise hineingreift und diese über das Publicum ergießt. Das heißt doch, gelinde gesagt, die Verhältnisse auf den Kopf stellen.

Wir sind aber noch lange nicht fertig. In der Concession vom 12. April 1840 für die Flügelbahn von Floridsdorf nach Stockerau heißt es unter Anderem: „wogegen Se. Majestät von der Verpflichtung eines besonderen

Actienvereines und eigener Statuten für diese Unternehmung und in so lange, als diese Bahn von Stockerau nicht weiter fortgesetzt wird, auch noch von dem in dem §. 8 lit. e der Directiven ausgedrückten Vorbehalte der Herabsetzung des Preistarifes allergnädigst zu entheben geruhten. — Nach der weiteren Erinnerung der hohen Hofkanzlei sind im Uebrigen alle, in den erwähnten Directiven enthaltenen Bestimmungen auch bei der hier in Frage stehenden Eisenbahn in Anwendung zu bringen."

Wir sehen daher bei jeder Gelegenheit, und zwar schon in den Jahren 1840 und 1845 bei den Verfügungen in Angelegenheiten der Nordbahn die allgemeinen Bestimmungen vom Jahre 1837 und 1838 in Anwendung gebracht, wodurch nicht nur die Behauptung der Brochure, daß die Ministerialverordnung vom Jahre 1854 die, wie wir dargethan, die allgemeinen Bestimmungen copirt hat, die Frucht der zwanzigjährigen Erfahrungen gewesen sei, ganz und gar entkräftet ist, sondern es geht daraus auch hervor, daß die Anwendung der allgemeinen Bestimmungen und der Ministerialverordnung vom Jahre 1854 auch im Jahre 1858 stattfinden mußte, weil es nicht glaublich ist, daß man, nachdem die allgemeinen Bestimmungen durch Ministerialverordnung vom Jahre 1854 noch eine Verstärkung erfahren hatten, anstatt sich nun um so präciser an selbe zu halten, sich über selbe ganz und gar hinwegsetzt, und einen gesetz- und rechtswidrigen Act begangen habe.

Nach diesen Ausführungen könnten wir uns eigentlich mit voller Beruhigung von der vollkommen unschädlichen Brochure abwenden; wir können aber unseren Lesern die Schlußfolgerungen nicht vorenthalten, weil selbe zu merkwürdig sind. Die Brochure geht im dritten Abschnitte auf die Discussion im juridisch-politischen Leseverein über, kanzelt jene, die dort zu Gunsten des Staates gesprochen, nicht ganz delicat ab, verschärft sodann ihre bethätigte Energie und kommt zu dem Schlusse: „1. Die Nordbahn besitzt das klare und uneingeschränkte Eigenthumsrecht an dem gesammten Bahnkörper, das ist an Grund und Boden, den Kunst- und Erdarbeiten, dem ganzen Ober- und Unterbau und dem sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehör, nebst anderen Gründen, auch schon aus demjenigen, weil in der Concessionsurkunde ihr nicht nur nirgends und niemals das Eigenthum abgesprochen wird, dieses Recht vielmehr in ganz deutlicher Weise rücksichtlich des ganzen Bahnkörpers sammt allem Zugehör anerkannt worden ist. Da der Bahnkörper sammt allem Zugehör Eigenthum der Nordbahn ist, so kann von einem Expropriationsrechte des Staates keine Rede sein. — 2. Will man an des Kaisers Wort nicht drehen noch deuteln, so muß die Erneuerung des Privilegiums ohne Anstand erfolgen. Es ist selbstverständlich (!), daß die Erneuerung des Privilegiums lediglich die Zeit vom 4. März 1886 bis 3. März 1936 umfassen wird, und nach dieser Zeit als erloschen anzusehen ist, da der Staat sich nicht verpflichtet hat, das Privilegium für alle ewigen Zeiten zu erneuern, sondern lediglich für weitere 50 Privilegialjahre." (!!!)

Eine ausgiebigere Verdrehung von Thatsachen und somit auch von des Kaisers Wort dürfte kaum möglich sein, als sie in den vorstehenden zwei Punkten geliefert wird. Es hieße wohl offene Thüren einrennen, wollte man gegen diese Schlüsse ankämpfen; diese müssen bei nur einiger genauerer Betrachtung, als vollkommen gehalt- und grundlos, in sich selbst zurückfallen. Wenn nun weiters die Brochure ohne alle Scrupel decretirt, unter dem Ausdrucke „Mobiliarzugehörungen" könnte nur das gesammte mit dem Unternehmen verbundene Real- und „Mobiliarvermögen" verstanden werden; und

wenn selbe dann sogleich Herrn Dr. Gerl tadelt, daß dieser den Ausdruck „gemeinnützig" anstatt „nützlich", wie es in der Urkunde heißt, gebraucht habe, so müssen wir in aller Demuth eingestehen, daß wir nicht so viel juristisches Wissen besitzen, um diese Consequenz und diese Logik zu begreifen; eine solche Logik gemahnt an Taschenspielerkünste.

Es müßte uns auch ein Raum von 34 Octavseiten zur Verfügung stehen, wollten wir alle diese als unantastbar hingestellten Behauptungen in das richtige Licht stellen. Die Ausführungen dieser Brochure scheinen über das gewöhnliche Wohlwollen hinauszugehen, haben aber einen Beweis durchaus nicht geliefert. Wir können den fließende Sprache, den glänzenden Styl, die feinen und kühnen Wendungen, die logischen Sprünge, die Hingebung für die Sache anstaunen und bewundern, aber wir können uns durch diese Argumente nicht überzeugen lassen. Weil aber so viel Sachkenntniß, Fleiß und Gewandtheit nicht ausreichten, den gewünschten Beweis für die Nordbahn zu erbringen, so folgt daraus der einfache Schluß, daß die Sache der Nordbahnactiengesellschaft sich überhaupt nicht mit Erfolg vertreten läßt.

Das Privilegium der Nordbahn und die Interessen der Landwirthschaft.

(„Wiener Landwirthschaftliche Zeitung" Nr. 1737 vom 22. August 1883.)

Das Privilegium der k. k. ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn erlischt am 4. März 1886. Eine verhältnißmäßig nur mehr kurze Spanne Zeit trennt uns also von dem Eintritte dieses für unsere gesammten Verkehrsverhältnisse so hochwichtigen Ereignisses. In der That scheint dadurch endlich auch die stolze Nordbahngesellschaft aus der kühlen Ruhe, die sie bisher dieser Existenzfrage gegenüber bewahren zu dürfen glaubte, aufgerüttelt worden zu sein. Allerlei über im Zuge befindliche, die Verlängerung des Privilegiums bezweckende Verhandlungen verlautet nunmehr und Mittheilungen verschiedenerlei Art erscheinen in den der Gesellschaft wohlgesinnten Blättern, die das Publicum auf diesen Act vorbereiten sollen.

Wir für unseren Theil haben unseren Standpunkt in dieser Frage wiederholt gekennzeichnet; umsoweniger verhehlen wir uns, daß das, was bisher in die Oeffentlichkeit gedrungen ist, uns mit den ernstesten Besorgnissen für die Zukunft erfüllt.

Selbst den eifrigsten Partisanen der Nordbahn ist es bisher bekanntlich, u. zw. trotz der gewagtesten Interpretationskünste nicht gelungen, für den Staat aus dem Wortlaute der Privilegiumsurkunde eine absolute Verpflichtung zu deren Erneuerung zu deduciren. Die diesbezüglich gemachte Zusage ist in nichts weniger denn bindender Form gemacht und überhaupt nur für den Fall ertheilt worden, als die Unternehmung „als nützlich sich bewährt hätte". Daß sich die Bahn für ihre Actionäre und Directoren, u. zw. außerordentlich nützlich erwiesen hat, darüber kann allerdings kein Zweifel obwalten. Ob sie aber auch für den Staat „als nützlich sich bewährt" hat, das ist eine andere Frage. Wäre sie

in diesem Sinne „nützlich" gewesen und würde sie noch nützlich sein, so würden wir keinen Anstand nehmen, zu erklären, daß in einem solchen Falle unserer vollsten Ueberzeugung nach allerdings für den Staat, wenn auch nicht die juristische, so doch die moralische Verpflichtung vorläge, das Privilegium zu erneuern. Zwar hätte er auch dann noch das Recht, seine Bedingungen daran zu knüpfen, doch müßten diese Bedingungen den Interessen der Unternehmung in billiger Weise Rechnung tragen. Von der Beantwortung der Frage, ob sich die Nordbahn „für den Staat als nützlich bewährt", würde daher die Verpflichtung zur Verlängerung des Privilegiums abhängig erscheinen müssen.

Man wird uns darauf erwidern, daß schon die Entstehung einer Bahn, u. zw. jeder Bahn, die neue Gebiete erschließt, für diese und daher auch für den betreffenden Staat nützlich sein müsse. Das ist unzweifelhaft richtig und wird Niemand behaupten wollen, daß die Nordbahn im Jahre 1836, selbst bei den exorbitantesten Tarifen, nicht ein außerordentlich nützliches Institut gewesen sei. Falls aber das Privilegium keine andere Art von Nützlichkeit im Auge gehabt hatte, wozu hätte es dann die Nützlichkeit als eine Bedingung seiner Erneuerung hingestellt? Oder sollte Jemand ernstlich behaupten wollen, daß die wichtigsten Verkehrsgebiete des Reiches lange ohne Bahnverbindung geblieben wären, wenn sich zufällig im Jahre 1836 die Nordbahngesellschaft nicht gebildet hätte? Und als nun von der Eisenbahnunternehmung größtentheils vollständig unabhängige und von dieser selbst gar nicht vorausgesehene Momente im Laufe der Jahre eine beispiellose Prosperität herbeigeführt haben, wie hat da die k. k. ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn sich des ihr gewährten Privilegs bedient, um jener Forderung der „Nützlichkeit" zu entsprechen und so ein moralisches Recht auf dessen Erneuerung zu erwerben?

Hierauf dürften wohl unzweifelhaft die Gütertarife der Nordbahn die beste Antwort zu ertheilen in der Lage sein. Sehen wir Sie einmal näher an.

Die Nordbahn durchschneidet bekanntlich eines der wichtigsten Kohlenreviere. Sie ist deshalb auch eine der hervorragendsten Kohlenverkehrslinien. Sie zeichnet sich aber auch unter sämmtlichen österreichischen Bahnen durch die höchsten Kohlenfrachttarife aus und schädigt dadurch die Landwirthschaft und die landw. Industrie, die ja heute bereits enormer Mengen Kohle bedürfen, ebenso wie die gesammte anderweitige Industrie, die auf die Abnahme ihrer Kohle oder fremder Kohle, welche bei der Verfrachtung ihre Linien benützen muß, angewiesen ist.

Die Kohlenfrachttarife der k. k. ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn sind

für eine Entfernung von	gegen die der österr. Staatsbahnen	gegen die der ungar. Staatsbahnen	gegen die der Bahnen des deutschen Reiches
50 *km*	höher um 63%	höher um 80%	höher um 125%
100 „	„ 83 „	„ 83 „	„ 106 „
200 „	„ 77 „	„ 66 „	„ 71 „
300 „	„ 66 „	„ 54 „	„ 38 „

d. h. soviel, als daß ein gewisses Quantum Kohle, dessen Fracht pr. 50 *km* auf den österreichischen Staatsbahnen fl. 1000 kostet, auf der Nordbahn fl. 1630 kostet; ein Quantum, welches auf den ungarischen Staatsbahnen fl. 1000 kostet, auf der Nordbahn für fl. 1800 verfrachtet wird, und jenes, welches auf den deutschen Bahnen fl. 1000 kostet, auf der Nordbahn fl. 2250 kostet!! Sapienti sat!

Um aber diese kaum glaublichen Ziffern in das rechte Licht zu setzen, muß man berücksichtigen, daß es schließlich doch immer die sog. Selbstkosten sind, die bei allen Frachtsätzen das oberste preisbildende Moment darstellen sollen. Diese Selbstkosten werden nun zwar seitens der Privatbahnen sorgfältig als Geheimniß gehütet und sind uns in Folge dessen nicht bekannt. In jedem Falle müssen sie aber bei der Nordbahn vielfach niedriger sein als in Ungarn oder bei dem gegenwärtig im Betriebe des österreichischen Staates stehenden Bahnnetze und seinen schwierigen und nicht rentablen Gebirgslinien. Bei der großen Prosperität der Nordbahn ist nicht zu zweifeln, daß ihre Selbstkosten selbst dem betreffenden Durchschnittssatze der deutschen Bahnen gegenüber noch immer erheblich zurückbleiben müssen. — Es wäre aber ganz irrig, zu glauben, daß jener exorbitante Localsatz in Folge directer Verbandtarife etc. nur ausnahmsweise zur Geltung gelange. Im Gegentheile! Mittelst geschickter Cartellirung ist für die Richtung gegen Wien jede Concurrenz der ober- und niederschlesischen Kohle gegenüber der Ostrauer vollkommen ausgeschlossen, so daß die Nordbahn in der Lage ist, für letztere ihren Localtarif vollständig aufrecht zu erhalten, d. h. aus ihren Kohlenwerken im Ostrauer Revier für sich einen colossalen Gewinn zu erzielen.

Neben der Kohle sind es in erster Reihe landw. Producte, die von der Nordbahn verfrachtet werden. Sind hier die Unterschiede der Tarife gegenüber den Tarifen anderer Bahnen nicht so enorm wie bei der Kohle, so sind sie doch noch groß genug. So sind, um bei dem uns zur Verfügung stehenden knappen Raum nur einige Beispiele herauszugreifen, die Transportsätze für volle Wagenladungen und Entfernungen von 50, 100, 200 und 300 *km*

für Getreide, Mehl, Malz etc.

höher
gegenüber den österreichischen Staatsbahnen um.................50, 25, 15, bez. 18%
gegenüber den deutschen Bahnen um.......................... 85, 50, 33, „ 27 „

für Düng- und die meisten Futterstoffe, Kartoffeln, Rüben etc.

gegenüber den österreichischen Staatsbahnen um.................. 23, 38, 55, „ 60 „
gegenüber den deutschen Bahnen um..........................100, 80, 65, „ 47 „

Die Fracht für Milch ist gegenüber den österreichischen Staatsbahnen um 75% höher u. s. w. u. s. w. Dabei waren aber einzelne Frachtsätze, z. B. für Kartoffeln, noch vor ganz kurzer Zeit bedeutend höher, ja, als im Nothjahre 1880 seitens der Nordbahn und der Staatseisenbahngesellschaft für Kartoffeln eigene „Nothstandstarife“ für die Verfrachtung nach den nothleidenden Gegenden, u. zw. unter den weitestgehenden Cautelen bewilligt wurden, waren dieselben selbst bei zurückgelegten 300 *km* noch immer um 19·8 kr. pr. 100 *kg* höher als diejenigen, zu welchen unter **gewöhnlichen** Verhältnissen die theuerste deutsche Bahn denselben Artikel nach allen Gegenden transportirt.

Und wie sieht es nun erst mit dem landw. Gewerbe par excellence, der Zuckerindustrie aus, die das Unglück hat, ihre Etablissements an der k. k. aussch. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu besitzen? Exorbitante Frachtsätze für Kohle, enorme Frachtsätze für das Rohmaterial und hohe Frachtsätze für das Product.

Und ebenso ergeht es der Mühlenindustrie. In Folge des überhandnehmenden Importes deutscher Mehle hatte das k. k. Handelsministerium im Jahre 1882 bei den hierbei in Frage kommenden Bahnen die Unterstützung der heimischen Mühlenindustrie durch Herabminderung der Tarife angeregt. Hierauf antwortete die Nordbahn, daß sie, um den an ihrer Strecke liegenden Mühlenetablissements den Getreidebezug auch aus den ihnen näher gelegenen

Bezirken zu erleichtern, denselben einen Satz zugestehen werde, der für 100.000 *kg* und 125 *km* 54 kr. beträgt. Die Staatseisenbahngesellschaft hatte schon früher für dasselbe Quantum und dieselbe Strecke 45·2, das ungarische Staatsbahnnetz 42·2 und das der deutschen Bahnen 39·5 kr. berechnet! **Ist es nicht geradezu Hohn, wenn man „zur Unterstützung der heimischen Industrie" auf einer Route, auf der es eben keine Concurrenz gibt, einen Frachtsatz „zugesteht", der zu den theuersten unter den theuren Localsätzen gehört?!!**

Die blühende mährische Malzindustrie sieht sich bei dem Umstande, daß der Absatz nach dem Norden durch die deutschen Zollverhältnisse sehr erschwert ist, in zwei Verkehrsrichtungen: nach dem Süden und dem Westen durch die bestehenden Tarife behindert.

Für Spiritus bestehen für den Galizisch-Wiener Gemeinschaftsverkehr ermäßigte Tarife für ganze Wagenladungen. Von den mährischen und schlesischen Stationen ab kommt nur der theure Localtarif in Anwendung, der zwischen halben und ganzen Waggonladungen keinen Unterschied macht und daher für letztere z. B. bei zurückgelegten 50 und 100 *km* theurer ist

gegenüber der österreichischen Staatsbahn um .... 33, bez. 23%
gegenüber den deutschen Bahnen um .... 44, „ 26 „

Am crassesten liegen aber die Verhältnisse für die mährisch-schlesische Zuckerindustrie. Dieselbe ist nicht in der Lage, die hohen Frachtsätze sowohl der Nordbahn als auch der Südbahn zu umgehen, und ist dadurch im Vergleiche mit der böhmischen Zuckerindustrie, die nicht so unglücklich ist, an Linien der Nordbahn zu liegen, sowohl im Binnen- als im Exportverkehre in ihrer Concurrenzfähigkeit schwer geschädigt. So stellt sich z. B. die Fracht Prag-Triest, 945 *km*, gleich jener Olmütz-Triest 802 *km*, während Prag, trotz größerer Entfernung, seinen Zucker pr. 100 *kg* um fl. 1·16—1 19 nach Kärnten und Krain billiger verfrachtet als Olmütz! Diese hohen Frachtsätze verrücken aber nicht nur die natürliche Concurrenzfähigkeit der österreichischen Zuckerfabriken unter einander, sondern sie stellen auch, was noch weit schlimmer ist, angesichts der billigen Preise, die unseren mächtigen ausländischen Concurrenten zu Gebote stehen, den österreichischen Zuckerexport überhaupt in Frage. Der Comité-bericht der Zuckergruppe der Tarifenquête bemerkt hierüber: „Der Kampf um Italien wird noch gekämpft, ist aber so ungleich, daß auch dieses Absatzgebiet mit Schluß dieser Campagne als verloren angesehen werden muß, wenn nicht bald Abhilfe geschaffen wird Der Kampf um die Levante hat begonnen; wer Sieger sein wird, ist vorläufig nicht zu entscheiden. Allein es ist ein sehr trauriges Zeichen für unsere Transportverhältnisse, daß eine andere als die österreichisch-ungarische Zuckerindustrie es überhaupt wagen darf, auf diesem Markte concurrenzfähig aufzutreten Wehe der Zuckerindustrie, wehe der Landwirthschaft, falls auch diese Absatzgebiete für unsere heimische Production in Frage gestellt werden sollten!"

Und dieselbe Bahn, deren hohe Tarife neben jenen der Südbahn die österreichische Zuckerindustrie und damit die Landwirthschaft der in cultureller Beziehung fortgeschrittensten Länder schwer zu schädigen, ja theilweise zu vernichten drohen, wagt zu behaupten, sie habe sich für den Staat „als nützlich bewährt"? — — —

Die angeführten Zahlen sind natürlich davon weit entfernt, das leider so reichhaltige Thema der exorbitanten Tarifsätze der Nordbahn zu erschöpfen. Sie sollen vorläufig nur vereinzelte Stichproben aus dem der Landwirthschaft näher stehenden Waarengebiete darstellen und ein flüchtiges Streiflicht auf den

Geist werfen, in dem die Verwaltung der Nordbahn bisher geleitet wurde. Sie sind auch nichts weniger als neu, sie verdienen es aber, auch in weiteren Kreisen, namentlich aber den Kreisen der natürlichen Vertreter der Landwirthe, in den landwirthschaftlichen Gesellschaften und Vereinen, nach Gebühr gewürdigt zu werden.

Zur Nordbahnfrage.

(„Wiener Landwirthschaftliche Zeitung" Nr. 1740 vom 1. September 1883.)

Es ist kaum zu zweifeln, daß wir in der Nordbahnfrage bald vor einem fait accompli stehen werden, wenn nicht etwa der Reichsrath oder früher noch das Volk ein Veto gegen die geplanten Abmachungen einlegt. Mehrere Tagesblätter, an ihrer Spitze das officiöse „Fremdenblatt", brachten vor Kurzem die Nachricht, daß nach einer Correspondenz der „Moravská Orlice" dem Freiherrn Dr. Cajetan von Felder, dem Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes und dem Dr. Philipp Mauthner, dem Rechtsanwalte der k. k. ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, seitens der Regierung die Bedingungen bekannt gegeben wurden, unter denen die Concession der Nordbahn auf fernere dreißig Jahre verlängert werden soll.

Diese Bedingungen wären: Verlängerung der Concession auf dreißig Jahre und während dieser Zeit Amortisation des ganzen Actiencapitales. Rückersatz der Subvention von circa fünf Millionen Gulden für die Mährisch-schlesische Nordbahn und Auflassung der Staatsgarantie für selbe. Uebernahme der Mährischen Grenzbahn und der Mährisch-schlesischen Centralbahn. Ausführung der nothwendigen, im Gebiete der Nordbahn liegenden Localbahnen auf eigene Rechnung. Auch sollen die Kohlenniederlagen der Gesellschaft separat besteuert werden.

Wenn dem allem wirklich so wäre, so könnte sich die Nordbahndirection nur gratuliren, denn günstigere Bedingungen hat sie wahrscheinlich selbst nicht gehofft.

Wir haben seinerzeit, nämlich in Nr. 1494 und Nr. 1510 vom Jahre 1881 d. Bl. unsere Ansicht bezüglich des Heimfalles dieser Bahn an den Staat, und bezüglich der damals vielfach ventilirten Frage betreffend die Privilegiumsverlängerung der Nordbahn ausgesprochen, und haben in dieser Sache bis zu dem in Nr. 1737 des Jahrganges 1883 erschienenen Aufsatze geschwiegen, weil mittlerweile die Frage bezüglich des Heimfalles des Bahnkörpers bereits so viel wie entschieden wurde, und weil wir dachten, die Frage der Privilegiumsverlängerung könne gar nicht anders als verneinend beantwortet werden. Wir waren nämlich der Ansicht, daß eine Regierung, die trotz der heftigsten Opposition gegen die Verstaatlichung der Westbahn diese Verstaatlichung mit bedeutenden Opfern durchgeführt hat, und welche gegenwärtig mit der Leitung der Kaiser Franz Josef-Bahn wieder unter bedeutenden Opfern wegen Uebernahme dieser Bahn in den Betrieb und später in das Eigenthum des Staates aus staatswirthschaftlichen und handelspolitischen Gründen in Verhandlung getreten ist, daß eine solche Regierung, sagen wir, welche die

Verstaatlichung der Eisenbahnen in ihr Programm aufgenommen hat, eine Bahn, wenn selbe ihr von Rechtswegen zufällt, auch für sich behalten und nicht etwa einer Actiengesellschaft damit ein Präsent machen werde. Doch wir leben in Oesterreich, welches so oft das Reich der Unwahrscheinlichkeiten genannt wurde und wir müssen deshalb, so schwer es uns fällt, die Eingangs erwähnte Zeitungsnotiz so lange als den Verhältnissen entsprechend annehmen, als selbe nicht dementirt worden.

Charakteristisch ist der Vorgang, der in dieser Sache beobachtet wurde. Obwohl, wie die „Wiener Landwirthschaftliche Zeitung“ seinerzeit mitgetheilt, das „Vaterland“ seinen Lesern zur Kenntniß brachte, **daß die Nordbahndirection schon vor mehreren Monaten rund eine Million zu Preßzwecken, d. h. um die Presse in der Privilegiumsfrage nützlich oder wenigstens unschädlich zu machen, an eine bestimmte Adresse ausgefolgt hat, so hat bis nun doch keines der hervorragendsten Blätter in dieser Angelegenheit etwas Nennenswerthes gebracht, alle glänzten durch ihr — Schweigen.** Das ist wohl der sprechendste Beweis, daß nach der allgemeinen Situation es nicht möglich ist, vernünftige oder rechtliche Gründe für die Privilegiumsverlängerung der Nordbahn anzuführen, und daß das Einzige, was zu Gunsten der Nordbahn gethan werden kann, „schweigen“ heißt.

Der Nordbahndirection speciell war darum zu thun, das Publicum über den Stand der Nordbahnfrage im Unklaren zu lassen, und auch die Regierung scheint nicht gewillt zu sein, dem Volke Aufklärung zu geben in einer Sache, welche in nationalökonomischer Beziehung von so eminenter Bedeutung ist und speciell die Landwirthschaft und die mit ihr verbundenen Industrien so nahe berührt. Im Berichte, welcher der am 25. April 1883 abgehaltenen Generalversammlung der k. k. ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn erstattet wurde, sagte der Verwaltungsrath, daß er in der Privilegiumsfrage noch auf dem Standpunkte stehe, den er im Jahre 1881 eingenommen habe. Damals erklärte die Direction, daß keine triftige Ursache vorhanden sei, daß fünf Jahre vor Ablauf des Privilegiums seitens der Nordbahndirection die Eröffnung der Verhandlungen anzustreben wäre. Die „Neue Freie Presse“, welche diese Nachricht brachte, sagte weiter, daß in der Mittheilung an die Actionäre eine Stelle enthalten sei, welche errathen läßt, daß die Nordbahndirection diesen Verhandlungen für die nächste Zeit entgegensehe, denn es heißt darin: „Sollten mittlerweile Verhandlungen stattfinden, so werden wir Ihre Rechte nach bestem Wissen und Gewissen wahrnehmen.“ Dies war, wie erwähnt, am 25. April 1883. Am 5. Juni brachte die alte „Presse“ die Nachricht, daß in den Kreisen der Nordbahnactionäre die Eingabe der Direction an die Regierung wegen Einleitung der Privilegiumsverhandlung eine lebhafte Bewegung hervorgerufen habe u. s. w., ferner daß sich — nachdem in Folge dessen eine außerordentliche Generalversammlung noch im Laufe d. J. zu erwarten ist, worin über das mit der Regierung abgeschlossene, über die Zukunft der Nordbahn entscheidende Uebereinkommen berathen werden wird — schon jetzt zahlreiche Actionäre um Eintragung der in ihrem Eigenthum befindlichen Actien in die gesellschaftlichen Bücher der Nordbahndirection gemeldet haben. — Am 1. August brachte das „Fremdenblatt“ die von der Regierung gestellten Bedingungen. — Also: Am 25. April sah die Nordbahn noch gar keinen Grund zur Anbahnung der Verhandlungen; am 5. Juni hatten schon zahlreiche Actionäre Kenntniß von der eingeleiteten Privilegumsverhandlung, ja sie hatten sich auch schon als Eigenthümer ihrer Actien in die Bücher der Nordbahn eintragen lassen, und am

1. August publicirt schon ein Blatt die Entscheidung der Regierung! Wäre das letztere möglich, wenn die Verhandlungen nicht längst schon eingeleitet gewesen wären? Gewiß nicht, und es muß angenommen werden, daß es mit der Erklärung des Verwaltungsrathes der Nordbahn am 25. April 1883 nur auf die Irreführung des großen Publicums abgesehen war.

Daß die Verhandlungen zwischen Regierung und Nordbahn im Zuge seien und daß letztere auf sehr günstige Bedingungen rechnen könne, war übrigens aus dem Curse der Nordbahnactien zu entnehmen; ferner geht selbes aus verschiedenen Kundgebungen hervor, von denen hier nur eine erwähnt werden soll. Ein Wiener Blatt schrieb am 16. Octobrr 1881 unter der Rubrik: „Kaiser Ferdinands-Nordbahn:" „An eine Verstaatlichung dieser Bahn denkt man in den Kreisen der Regierung in keinem Falle, und selbst wenn sich die Nordbahn noch so starrsinnig zeigte, würde man sich competenten Ortes die Anwendung des Expropriationsverfahrens wohl überlegen, zudem es sich dabei um Summen handelt, die denn doch zu gewichtig sind, als daß sich der Finanzminister daran heranwagen sollte. Die Regierung wird von der Nordbahn verlangen, daß sie ihre Actien während der neuen Concessionsdauer völlig zur Amortisation bringe rc."; dasselbe Blatt fährt dann fort: „Die Nordbahn soll — immer nach den Intentionen der Regierung — die Freiheit der Festsetzung ihrer Tarife, wie sie bis nun bestanden, verlieren, und namentlich bei den Kohlenverfrachtungen solche Ermäßigungen eintreten lassen, welche bei dieser Post allein einen Ausfall von $3^1/_2$ bis 4 Millionen Gulden gleichkämen; auch bezüglich der anderen Tarifposten soll die Regierung ziemlich weitgehende Absichten haben, deren Erfüllung einer wesentlichen Reduction der Einnahmen der Nordbahn gleichkäme. — In den von der Regierung gestellten Bedingungen ist stipulirt, daß die Nordbahn ihr ganzes Actiencapital innerhalb der neuen Concessionsdauer amortisire, und die der Nordbahn so unbequeme Tariffrage ist gar nicht erwähnt." Was also die Regierung heute verlangt, das war schon im Jahre 1881 bekannt, und doch sollen laut der Versicherung des Verwaltungsrathes der Nordbahn bis zum 25. April l. J. keine Verhandlungen eingeleitet worden sein! **Aus diesem geht mit unantastbarer Gewißheit hervor, daß man beiderseits die Sache in der Stille abthun und dann mit einer fertigen Thatsache vor die Oeffentlichkeit treten will.**

Von Seite der Nordbahndirection ist es übrigens begreiflich, wenn selbe von ihrem Standpunkte aus die Verhandlungen mit der Regierung hinaus zu schieben bemüht war, falls sie keine günstigen Bedingungen erlangen konnte. Bis zum Ablauf der Concession sind immer noch drei Jahre und bis dahin kann sich Vieles ändern, es kann sogar ein Ministerium kommen, welches über die „Trinkgeldertheorie" weniger streng urtheilt, und mit welcher vielleicht ein billiges Abkommen zu treffen ist. Dabei konnte die Direction immerhin die Verhandlungen beginnen, und wenn ein günstiges Resultat erzielt wurde, wie es jetzt den Anschein hat, sodann plötzlich und unverhofft mit selbem vor die Oeffentlichkeit treten; im entgegengesetzten Falle jedoch der Welt verkünden lassen: es war nichts. Anders stellt sich die Sache vom Standpunkte der Regierung dar. In einer Frage von so eminenter Bedeutung, welche die Interessen so vieler Steuerträger und namentlich die der Landwirthe berührt, haben diese ein Recht, zu verlangen, daß auch ihre Meinung gehört werde, und es ist Pflicht der Regierung, diese Meinung nicht nur einzuholen, sondern selbe auch zu beachten. Wir finden das geheimnißvolle Vorgehen der Regierung in

der vorliegenden Sache durch nichts gerechtfertigt und möchten selbe aufmerksam machen, daß die Landwirthe heute einen Factor bilden, mit dem man rechnen muß.

Man hat oft genug die Landwirthe auf eine bevorstehende Herabminderung der Eisenbahntarife vertröstet, welche einen Hemmschuh für selbe bilden. Diese hohen Tarife sollen nun auch ferner bleiben; diese Tarife, um welche der Nordbahn schon seit Jahren bangte, diese Tarife, welche die fetten Dividenden der Nordbahnactien ermöglichen, sie sind in den Bedingungen der Regierung mit keinem Sterbenswörtchen erwähnt, so daß es den Anschein gewinnt, als glaube die Regierung, mit Herabminderung der Kohlentarife sei alles gethan und als sei sie davon gar nicht unterrichtet, daß hier eine Geldcoterie von Tausenden um ihre Existenz ringenden Steuerzahlern einen durch nichts zu rechtfertigenden Tribut einhebt und sich auf ihre Kosten bereichert.

Wir werden uns mit den Tarifen der Nordbahn im Interesse der Landwirthschaft noch eingehender beschäftigen, und haben in der Nordbahnfrage überhaupt noch nicht das letzte Wort gesprochen. Seit einer Reihe von Jahren bildet die Tariffrage im Parlamente und in den Journalen den Gegenstand der Erörterung und insbesondere die „Wiener Landw. Zeitung" hat des öfteren ziffermäßig nachgewiesen, daß durch die bestehenden Eisenbahntarife der Landwirthschaft täglich blutige Wunden geschlagen werden und Kammerrath Bernhard Singer hat erst vor Kurzem in seinem Referate über die österreichischen Eisenbahntarife, welches im Namen der neunten Gruppe der Tarifenquête erstattet wurde, unser ganzes Tarifwesen schwer verurtheilt. Wir können daher noch nicht daran glauben, daß die Regierung den Muth haben werde, mit einem Antrage in der Nordbahnfrage vor das Abgeordnetenhaus zu treten, in welchem die Tariffrage ganz und gar ignorirt wird, weil sich kaum ein einziger Abgeordneter finden dürfte, welcher für diesen Antrag stimmen würde, vorausgesetzt, daß er nicht Verwaltungsrath der Nordbahn ist.

Die k. k. ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und die Landwirthe.

(„Wiener Landwirthschaftliche Zeitung" Nr. 1747 vom 26. September 1883.)

Kürzlich verlautete, die Nordbahn wolle durch die Herausgabe eines ihre Geschichte behandelnden Werkes ihre „Nützlichkeit" für den Staat dem ungläubigen Volke ad oculos demonstriren. Es hieß sogar, daß die Verfassung desselben einem jüngeren Gelehrten und Abgeordneten, der in der volkswirthschaftlichen Literatur eine hervorragende Stellung einnimmt und der einen allgemein geachteten Namen hat, anvertraut sein sollte. Wir können es noch nicht über uns bringen, das Ungeheuerliche zu glauben. Sollte es sich aber dessen ungeachtet bewahrheiten, dann würden wir der patronisirenden Direction unmaßgeblicher Weise den Vorschlag machen, jene vereinzelten Lorbeerblätter, die wir[*]) aus dem Ruhmeskranze, den sich die k. k. ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewunden, zu pflücken uns erlaubten, als Illustration zu jenem Geschichtswerke zu benützen.

*) Vergl. namentlich die Artikel aus Nr. 1737 und 1740 der „Wiener Landwirthschaftlichen Zeitung".

Angesichts einer derart beispiellosen Ausbeutung eines im Interesse des öffentlichen Verkehrs gewährten Monopols durch eine private Erwerbsunternehmung ist es kein Paradoxon, wenn wir es rückhaltslos aussprechen: **Die k. k. ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat sich nicht als nützliches, sondern im Gegentheile als ein für die wichtigsten Verkehrsinteressen des Staates geradezu und in hohem Grade schädliches Unternehmen erwiesen.** Was wäre aus den Ländern, die sie durchzieht, und die zu den fruchtbarsten und culturell fortgeschrittensten der Monarchie gehören, geworden, wenn nicht der mühsame Verdienst ihrer ehrlichen Arbeit seit einem halben Jahrhundert dazu hätte dienen müssen, eine omnipotente Geldcoterie in maßloser Weise zu bereichern! Wahrlich die Geschichte der Nordbahn wird für alle Zeiten ein lehrreiches, aber auch abschreckendes Beispiel dafür bilden, welch' verhängnißvolle Consequenzen es nach sich ziehen muß, wenn ein Staat seine wichtigsten Verkehrsinteressen einer Privatgesellschaft für Decennien hinaus bedingungslos überantwortet.

Und ein ähnlicher verhängnißvoller Fehler würde sich neuerdings vollziehen, wenn es der Regierung in einer schwachen Stunde beifiele, das am 4. März 1886 ablaufende Privilegium der Nordbahn zu verlängern.

Die k. k. ausschl. privilegirte Kaiser Ferdinands-Nordbahn selbst ist es, die jeden begründeten Anspruch auf eine Verlängerung ihres Privilegiums verwirkt und den Staat jeder Verpflichtung zu einer solchen unbedingt entbunden hat. Nur die zwingendsten Utilitätsgründe vermöchten daher eine solche zu rechtfertigen.

Sind diese vorhanden?

Wir haben schon vor geraumer Zeit in den Nummern 1494 und 1510 d. Bl. darauf hingewiesen, daß nach dem klaren Wortlaute der Privilegiumsurkunde beim Erlöschen des Privilegiums nur die Real- und Mobiliarzugehörungen Eigenthum der Nordbahngesellschaft bleiben. Wir glauben nach wie vor, daß es der gewagtesten Interpretation bedarf, um unter dem Worte „Zugehörungen" die Hauptsache, d. h. den Bahnkörper verstehen zu können. Wir sind vielmehr der festen Ueberzeugung, daß letzterer im Augenblicke des Erlöschens des Privilegiums vor jedem Richterstuhle der Welt dem Staate als dessen unbestrittenes Eigenthum hätte zugesprochen werden müssen. Daß dadurch mit einem Schlage das ganze Problem gelöst, ein großes zusammenhängendes Staatsbahnnetz geschaffen, die Misère unseres Tarifwesens endgiltig beseitigt und die traurige Lage der Staatsfinanzen auf das nachdrücklichste verbessert worden sein müßte, bedarf erst keiner weiteren Begründung. Indessen hat bekanntlich eine im Jahre 1882 seitens der Regierung einberufene Commission ihr Gutachten dahin abgegeben, daß die Nordbahn beim Erlöschen des Privilegiums unbestrittenes Eigenthum der Gesellschaft bleibt und die Regierung hat dadurch, daß sie bereits thatsächlich in Verhandlungen über die Privilegiumserneuerung eingetreten ist, jenen Standpunkt, offenbar rückhaltlos, zu dem ihrigen machen zu müssen geglaubt.

Der Fall ist jedenfalls eigenthümlich und nur in Oesterreich denkbar; aber es ist so: im Reiche der Unwahrscheinlichkeit ist abermals das Unwahrscheinlichste Thatsache geworden. **Was der kühnste Verwaltungsrath der Nordbahn selbst in einem Augenblicke, in welchem er seiner Phantasie die Zügel schießen ließ, zu träumen sich nicht erkühnt hätte, ist geschehen: was von Rechtswegen in das unbestreitbare und unantastbare Eigenthum des Staates übergehen konnte, übergehen mußte, wurde einer reichen Actiengesellschaft,**

die ihren Actionären ihr Capital in Form von Dividenden mehrfach zurückgezahlt hat — geschenkt, geschenkt von demselben Staate, dessen financielle Verhältnisse man als ungünstig bezeichnet. Warum geschah dies? Weshalb wurde das gethan? Zweifellos nur deshalb, um abermals allen Jenen, welche Oesterreich das Reich der Unwahrscheinlichkeit nennen, einen neuen Rechtstitel zu geben, das Reich so zu nennen.

Man wird hieraus unzweifelhaft folgern wollen, daß — die Nothwendigkeit der Expropriation des Bahnkörpers nur vorausgesetzt — die Verstaatlichung ein solches Capital erfordern würde, daß die Aufbringung desselben bei der financiellen Lage des Staates unstatthaft und es daher geboten erscheint, die von der Verstaatlichung zu erwartenden Vortheile so viel als möglich zur Bedingung der Privilegiumsverlängerung zu machen.

Beide Folgerungen halten wir für unrichtige. Eine Belastung der Staatsfinanzen würde nur dann eintreten, wenn das zur Ablösung erforderliche Capital ganz oder zum Theile aus den Steuereingängen verzinst werden müßte. Das ist aber nicht der Fall. Der Vermehrung der Passiva des Staates, der Staatsschulden, stünde eine gleiche Vermehrung der Activa, des Staatseigenthumes gegenüber. Die Verzinsung derselben müßte und könnte ausschließlich aus den Einnahmen der Bahn bestritten werden, die ja eben die Grundlage der durch die Expropriation festzustellenden Entschädigungssumme zu bilden hätten. Letztere wäre unschwer aus der Dichtigkeit des Verkehres im Durchschnitte der letzten Jahre unter Zugrundelegung von Tarifsätzen zu berechnen, wie solche mit Rücksicht auf die Selbstkosten und die heutigen Verkehrsverhältnisse ohnehin so oder so gewährt werden müßten. Die Höhe der Tarifsätze der deutschen und der im österreichischen Staatsbetriebe stehenden Bahnen würden hiefür genügende Anhaltspunkte an die Hand geben. Unter diesen Voraussetzungen müßte aber bei der von Jahr zu Jahr steigenden Prosperität der Unternehmung, bei dem Umstande, daß eine so namhafte Reduction der Tarife einen ungeahnten Aufschwung des Verkehres zur Folge haben müßte, und mit Rücksicht auf die finanziellen Vortheile, die die Schaffung eines großen zusammenhängenden Staatsbahnnetzes zweifellos gewähren würde, selbst die Expropriation der ganzen Bahn nicht nur keine Mehrbelastung der Staatsfinanzen involviren, sondern im Gegentheile binnen Kurzem eine sehr erhebliche Entlastung zur Folge haben.

Selbst die weitestgehenden, den heutigen Verkehrsverhältnissen vollkommen gerecht werdenden Bedingungen, die die Regierung an die Erneuerung des Privilegiums knüpfen könnte — und wir setzen es als selbstverständlich voraus, daß sie zum mindesten nicht unterlassen wird, solche zu stellen — können keine Gewähr dafür bieten, daß im Laufe der Zeit heute absolut nicht vorauszusehende Factoren früher oder später abermals eine solche Constellation fortführen, wie die gegenwärtige, und daß nicht eine kommende Generation in einer Erneuerung des Privilegiums einen ebenso unverzeihlichen Fehler erblicke, wie die unsere einen solchen in der Ertheilung im Jahre 1836 erblicken muß.

Es hat sich heute allgemein die Ueberzeugung Bahn gebrochen, daß die Rettung aus dem Chaos und der Misère unserer Tarifverhältnisse einzig und allein in der Schaffung eines großen, den gesammten Verkehr dominirenden Staatsbahnnetzes zu erwarten steht. Eine solche muß aber so lange illusorisch bleiben, als es nicht gelingt, die neue im Bau begriffene galizische Staatsbahn mit den westlichen Staatsbahnen zu einem einheitlichen Netze zu verschmelzen. Zu diesem Zwecke ist die Verstaatlichung der k. k. ausschl. priv. Kaiser Fer-

dinands-Nordbahn ganz unerläßlich. Aus welchem Grunde sollte sich daher der Staat davon abhalten lassen, die nicht wiederkehrende Gelegenheit zu benützen, um 700 *km* der wichtigsten Linien in billiger Weise zu erwerben?

Die von der Nordbahn acceptirten Bedingungen mögen eventuell noch so weitgehender Art sein, wir werden uns niemals eines gewiß nicht unberechtigten Mißtrauens zu enthalten vermögen, und schließlich gibt es ja doch nur zwei Möglichkeiten: Entweder: die k. k. ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nimmt derartige Bedingungen an — dann muß sie sicher darauf rechnen können, daß sie dabei noch immer ihren Vortheil finden werde, und dann ist nicht einzusehen, warum letztere der Staat nicht lieber für sich selbst ziehen sollte. Oder: die Unternehmung findet in der Annahme der ihr gestellten Bedingungen ihre Rechnung nicht, dann kann sie dieselben ohnehin nicht acceptiren und es bleibt überhaupt kein anderer Ausweg als die Verstaatlichung.

Die gedrückte Lage der Landwirthschaft ist heute eine allgemein empfundene Calamität, und immer und immer wird, u. zw. mit Recht unter anderen Ursachen die stetig steigende amerikanische Concurrenz genannt. So oft von Mitteln zur Abhilfe gegen die Concurrenz Amerika's die Rede ist, werden wir von unseren großen politischen Organen, vor Allem von jenen der Freihandelspartei in salbungsvollstem Tone immer wieder darüber belehrt, daß jene Concurrenz nur allein der Intelligenz und Energie der Amerikaner und der Billigkeit ihrer Bahntarife zugeschrieben werden muß, daß wir nur durch gleiche Mittel, nicht aber durch eine künstliche Vertheuerung der Nahrungsmittel in Folge unhaltbarer Schutzzölle, nicht durch eine Beschränkung des höchsten Gutes individueller Freiheit den Kampf erfolgreich zu bestehen hoffen dürfen. Vor Allem ist es die billige Verfrachtung, die allen Klagen der Landwirthe gegenüber Anderen als Panacée hingestellt wird. Nun sollte man wohl erwarten, daß unsere gesammte Journalistik, ohne alle Rücksicht auf die Parteifarbe, diese nicht wiederkehrende Gelegenheit mit allem Nachdrucke benützen werde, um die in der Theorie so gefeierten billigen Tarife praktisch zur Thatsache machen zu helfen. Allein was geschieht? In Schweigen hüllt sich die gesammte Presse, tiefe Ruhe herrscht über den Gewässern. Wo und wann immer aber sich die Gelegenheit dazu bietet, kann man mit Sicherheit auch ein kleines Entrefilet zu Gunsten der in ihren Forderungen so berechtigten Nordbahn rechnen!

Mag es einer feilen und corrumpirten Journalistik noch so sehr gelingen, die öffentliche Meinung in geschickter Weise zu fälschen und zu hintergehen, unser Blatt wenigstens wird, und sollte es dabei noch so isolirt bleiben, nach wie vor darin nicht erlahmen, unentwegt die gute Sache der ehrlichen Arbeit zu vertreten. Die „Wiener Landwirthschaftliche Zeitung" wird unermüdlich ihrer Pflicht nachkommen, unsere Landwirthe, vor Allem diejenigen der von der Nordbahn durchzogenen Gebiete auf die ihnen neuerdings drohende eminente Gefahr aufmerksam zu machen. Unsere Landwirthe selbst mögen aber bedenken, daß ein gutes Körnchen Wahrheit darin enthalten ist, wenn immer und immer wieder auf die Energie der Amerikaner hingewiesen wird. Wenn diese sich heute so billiger Tarife zu erfreuen haben, daß sie mittelst derselben im Stande sind, unsere Absatzmärkte mit ihrem Getreide zu überschütten, so ist dies in erster Linie der rastlosen Agitation der mächtigen „Granger"-Association zu verdanken gewesen. **Mögen sich unsere Landwirthe der Erfolge erinnern, die sie, indem sie unserer Anregung Folge leisteten, wiederholt, in der Frage der Grenzsperre und der Frage der Einkommensteuerzahlung der Südbahn,**

davon getragen haben, als sie sich „der Noth gehorchend, nicht dem eigenen Triebe“ endlich einmal aus ihrer Lethargie emporzuraffen vermochten. Möchten sie noch wenigstens dieses einemal der Pflicht der Selbsterhaltung eingedenk bleiben und thun, was zu thun ist.

Das Privilegium der k. k. ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und die Landwirthschaft.

(„Wiener Landwirthschaftliche Zeitung“ Nr. 1750 vom 6. October 1883.)

Die k. k. ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, deren Privilegium mit 4. März 1886 erlischt, hat selbstverständlich zahlreiche Freunde. Wir meinen da nicht die Actionäre, deren Liebe für das Institut, das ihnen eine so reichliche Verzinsung ihres Capitales bietet, begreiflich ist; wir meinen auch nicht den Verwaltungsrath und die Spitzen der Leitung, welchen die Präsenzmarken, die Tantièmen und die Remunerationen die innigste Zuneigung zu der von ihnen geleiteten Gesellschaft in's Herz impften, sondern jene „uneigennützigen“ Freunde, die ohne jede Aussicht auf eine Entschädigung „nur aus innerster Ueberzeugung“ öffentlich für die Nordbahn in die Schranken treten. Es sind dies die Herren Dr. Bernhard Stall, Dr. Arnold Pann und Dr. Friedrich Tänzerles, sämmtlich Advocaten und Rechtsfreunde, also Männer, deren Beruf schon eine Gewähr bietet, daß sie nur ihrer Ueberzeugung folgten und mit Veröffentlichung ihrer Schriften materiellen Gewinn nicht im Auge hatten. Nachdem die Verfassung und Herstellung einer Brochure nicht nur Zeit und Mühe, sondern auch Geld kostet, so kann diese Selbstlosigkeit der erwähnten Herren nicht genug gewürdigt werden. Doch besehen wir uns diese Brochuren etwas näher.

Dr. Bernhard Stall war der erste auf dem Kampfplatze; seine Brochure [1]) soll demnach auch zuerst besprochen werden.

Bevor wir aber auf selbe näher eingehen, wollen wir der besseren Verständlichkeit wegen die Privilegiumsurkunde der Nordbahn, soweit diese auf die vorliegende Frage Bezug hat, im Auszuge mittheilen.

Art. 3 der Urkunde sagt wörtlich: Der Bau dieser Bahn soll bei seiner Ausführung nach den für öffentliche Straßen bestehenden Gesetzen behandelt werden. — Art. 4 bestimmt, daß durch den Bahnbau Straßen, Bäche und Flüsse, wo deren Verlegung nothwendig ist, wieder in klagelosem Zustande herzustellen seien; setzt die Expropriationsnormen fest; betont, daß die öffentlichen Rücksichten zu würdigen sind, und daß besondere Anstände im Rechtswege, also wieder nach den bestehenden Gesetzen auszutragen sind. — Art. 5 sagt, daß bei Hochbauten sich nach den bestehenden Gesetzen zu benehmen ist, und daß hinsichtlich der eingelösten Grundstücke und Gebäude und des Unter-

---

*) Das Privilegium der Nordbahn, von Dr. Bernhard Stall, Wien 1881. Im Selbstverlage des Verfassers. Wir haben die Brochure bereits in dem Artikel aus Nr. 1510 der „Wiener Landwirthschaftlichen Zeitung“ ausführlich und gebührend analysirt; der Vollständigkeit wegen wollen wir sie jedoch auch diesmal nicht unerwähnt lassen.

nehmungscapitales keine andere Steuerbefreiung zugestanden wird, als welche schon in den bestehenden Gesetzen begründet ist. — Art. 6 normirt, daß die an der Bahn vorfallenden Diebstähle ꝛc. nach den bestehenden Gesetzen geahndet werden. — Art. 7 berechtigt die Unternehmung, auf der Bahn Personen und Güter mit eigenen Wagen, mit Pferde- oder Dampfkraft, zu verführen. — Art. 8 sagt, die Staatsverwaltung werde die Bahn nie anders in Anspruch nehmen, als daß die Unternehmung selbst die Gegenstände verführe. — Der Art. 9 normirt, daß eine Befreiung der Eisenbahn von den Mauthen für etwaige Benützung der öffentlichen Straßen und Brücken nicht stattfindet. Was Waarenzölle, Verzehrungsabgaben ꝛc. betrifft, muß sich lediglich nach den allgemeinen Vorschriften benommen werden. — Art. 10, welcher einzig und allein in der ganzen Angelegenheit maßgebend ist, lautet wörtlich: „Nach Ablauf der fünfzig Privilegialjahre kann der Unternehmer mit den Real- und Mobiliar-zugehörungen der dann erloschenen Unternehmung als Eigenthümer frei schalten, über deren Ablösung mit dem Staate oder mit Privaten in Unterhandlung treten, und wenn er selbst oder die Abnehmer jener Zugehörungen sich zur Fortsetzung der Unternehmung melden sollten, und diese als nützlich sich bewährt hätte, wird die Staatsverwaltung keinen Anstand nehmen, sich zu einer Erneuerung des Privilegiums herbeizulassen." — Kommen wir nun zur Brochure des Dr. Stall zurück und sehen wir, wie selbe mit der Privilegiums-urkunde umspringt.

Nachdem uns dieselbe auf zwölf Seiten belehrt hat, wie in England, wo von jeher das Capital herrschte, vor fünfzig Jahren über die Eisenbahnen gedacht und gehandelt wurde, beginnt sie bei Art. 7 und sagt: „Die Fiction der „freien Straße", welche die Eisenbahnbills Englands früher auszeichnete, ist hier glücklich vermieden; die Eisenbahnstraße wird als ein Verkehrsweg be-trachtet, dessen Benützung nicht „Jedermann" zur „freien" Verfügung anheim-gegeben ist, sondern der sich, was die Benützung anbelangt, zu einem Mono-pole (!) der Unternehmung gestaltet, welche allein mit den ihr gehörigen Wagen den Transport zu besorgen befugt erscheint. Ganz ausdrücklich wird dieser Grundsatz im Art. 8 anerkannt, nach welchem von Seite des Staates die Bahn nicht in Anspruch genommen werden soll, als daß die Unternehmung „selbst" die zu transportirenden Gegenstände verfahre." — Es wird hier zuerst geleugnet, daß die Bahn Jedermann zur „freien Verfügung" stehe, weil, wenn dies zugegeben würde, die Bahn in die Kategorie der „freien Straßen", welche öffentliches Gut sind, rangiren müßte, welcher Umstand den uneigennützigen Nordbahnfreunden sehr unbequem ist. Aber muß darum, weil es eben Jeder-mann gestattet ist, sich gegen Bezahlung auf der Bahn fahren zu lassen, und jeden beliebigen Gegenstand durch die Bahn zu versenden, muß darum nicht zugegeben werden, daß die Bahn ein „freier" und Jedermann zur Verfügung stehender Verkehrsweg ist? Kann es Jemandem, und sei er noch so „uneigen-nützig", einfallen, ernstlich zu behaupten: um die Bahn als „freien Verkehrs-weg" zu betrachten, müßte es erlaubt sein, daß, gleichwie auf der Landstraße, Jedermann mit den dort üblichen Fuhrwerken nach Belieben fahren darf, auch Jedermann auf der Eisenbahn mit den üblichen eigenen Locomotiven ꝛc. fahren dürfe? Weil aber nicht jeder Handwerksbursche mit einem ihm eigenthümlich gehörigen Expreß- oder Lastzuge seine Person oder sein Gepäck verfahren darf, so ist die Bahn kein freier Verkehrsweg! — Wäre eine solche Argumentation nicht absurd? Von einem Monopole, welches die Unternehmung hinsichtlich der Benützung haben soll, findet sich nirgends eine blasse Spur, sondern es

wird, wie wir angeführt haben, in der Privilegiumsurkunde überall, wo sich die Gelegenheit bietet, auf die bestehenden Gesetze hingewiesen. Eine Ausnahme, ein Vorrecht, eine besondere Begünstigung für die Unternehmung ist nirgends ersichtlich. Die Nordbahn hat sich hinsichtlich ihrer Tarife ein Monopol zu schaffen gewußt, doch hinsichtlich des Verkehrs hat sie keines. Wie hinfällig Dr. Stall's Argument ist, geht daraus hervor, daß die Bahn heute nicht immer „selbst" und mit ihren „eigenen" Wagen die Gegenstände verführt, und daß auch der Staat der Unternehmung die Verführung nicht ausschließlich überläßt, denn Beides wäre heute nicht mehr möglich und ist auch nicht mehr üblich, denn wir sehen auf jeder Bahn fremde Wagen im Verkehre und wir sehen auch, daß der Staat, wie dies bei größeren Truppenbewegungen &c. geschieht, den Verkehr selbst in die Hand nimmt.

Dr. Stall kommt nun auf Art. 3 und sagt: „Die Straße (Eisenbahn) selbst, welche zwar nach den Gesetzen für öffentliche Bauten gebaut werden soll, geht in das Eigenthum der Unternehmung über, welche Grund und Boden eigenthümlich erwirbt, respective befugt wird, mit allem der Unternehmung gehörigen Real- und Mobiliar-Vermögen als Eigenthümerin frei zu schalten; hiemit im Einklange stehen Art. 4 und 5". Art. 4 setzt die Expropriationsmodalitäten fest, und es erscheint die Berufung auf diesen Artikel vollkommen mißlungen, weil die Unternehmung gerade darum, weil sie die Gründe durch Expropriation erworben hat, dieselben nie in ihr „freies" Eigenthum überkommen kann. Der Autor fährt dann fort: „Im Art. 10 bedient sich die Privilegiumsurkunde des Wortes „Eigenthümer" und erklärt, daß mit den Real- und Mobiliarzugehörungen der Unternehmer als Eigenthümer frei schalten und walten könne. „Ueberall", sagt er, „und in so entschiedener Weise, wie dies bei der uns vorliegenden ganz allgemein und einfach gehaltenen Urkunde möglich ist, wird das Eigenthum der Unternehmung an Grund und Boden ebenso entschieden betont, wie dasjenige an dem hiezu gehörigen mobilen und immobilen Vermögen, und niemals wird angedeutet, als ob die Unternehmung die erworbene Bahnstrecke etwa nur zu einer über die Dauer der Privilegiumszeit ausgedehnten Benützung erhalten habe." Dr. Stall macht es sich hier sehr leicht: er escamotirt statt dem Worte Mobiliar-„Zugehörungen" jenes von Mobiliar-„Vermögen", geht — wie ein kluger Feldherr an starken Festungen — an den etwa behindernden einschlägigen Gesetzen links vorbei und hat den Beweis fertig! Der Art. 10 der Privilegiumsurkunde spricht der Unternehmung die Real- und Mobiliar-„Zugehörungen" zu — sonst nichts. Was unter Zugehörungen zu verstehen ist, sagt uns der §. 294 des a. b. G. B.; derselbe lautet: „Unter Zugehör versteht man dasjenige, was mit einer Sache in fortdauernde Verbindung gesetzt wird. Dahin gehören nicht nur der Zuwachs einer Sache, sondern auch die Nebensachen, ohne welche die Hauptsache nicht gebraucht werden kann, oder die das Gesetz oder der Eigenthümer zum fortdauernden Gebrauche der Hauptsache bestimmt hat." Das ist wohl deutlich genug. Der Bahnkörper ist die Hauptsache, das rollende Materiale ist das Zugehör oder die Nebensache, ohne welche die Hauptsache nicht gebraucht werden kann und die daher mit letzterer in fortdauernde Verbindung gesetzt wurde. Das rollende Materiale ist es daher, mit welchem die Nordbahnunternehmung nach Ablauf der Privilegiumszeit frei schalten und walten kann. Der Bahnkörper geht sie nichts an.

Aber selbst wenn der §. 294 des a. b. G. B. gar nicht existiren, wenn wirklich Art. 10 der Urkunde durch selben seine Lösung nicht finden würde, so

hätte die Unternehmung noch lange keinen Anspruch auf den Bahnkörper, und zwar darum, weil sie im Wege der Expropriation zu den Gründen gelangt ist. und weil diesbezüglich der §. 365 des a. b. G. B. sagt: „Wenn es das allgemeine Beste erheischt, muß ein Mitglied des Staates gegen angemessene Schadloshaltung selbst das vollständige Eigenthum einer Sache abtreten.“ Also: nur wenn es das allgemeine Beste erheischt, nur dann kann die Expropriation eintreten, nie aber kann expropriirt werden, wenn es nur, wie hier, das Beste einer Actiengesellschaft fordert. Es gibt kein Gesetz in Oesterreich, auf Grund dessen der Nordbahnunternehmung die expropriirten Bahngründe zugesprochen werden könnten, und wer, wie Dr. Stall, etwas anderes behauptet, ist eben — zu nordbahnfreundlich angehaucht.

Dr. Stall citirt die Verordnung vom 14. September 1854, betreffend die Ertheilung von Concessionen für Privateisenbahnen, dann die Concessionsurkunde der Staatseisenbahngesellschaft vom Jahre 1855 und macht von selben jene Nutzanwendung, die er für seine Zwecke braucht. Ein Normale jedoch citirt er nicht. Es sind dies die mit dem Hofkanzleidecrete vom 30. Juli 1838 in Folge Allerhöchster Entschließungen vom 29. December 1837 und 10. Juni 1838 veröffentlichten Bestimmungen über das bei Eisenbahnen zu beobachtende Concessionssystem. Im §. 9, Absatz 3 und 4, dieser Bestimmungen heißt es: „Nach Ablauf der Dauer oder bei sonstigem Erlöschen der Concession geht bei jenen Eisenbahnunternehmungen, welchen mittelst der Concession das Befugniß zur Expropriation verliehen worden ist, das Eigenthum der Eisenbahn selbst an dem Grunde und Boden und den Bauwerken, welche dazu gehören, sogleich durch das Gesetz ohne Entgelt und unmittelbar an den Staat über“. In diesem, so wie in jedem anderen Falle verbleibt aber den Unternehmern das Eigenthum an allen ausschließlich zum Transportgeschäfte bestimmten Gegenständen, Fahrnissen, Vorrichtungen und Realitäten.

Diese Bestimmungen, die Dr. Stall so beharrlich ignorirt, sind kaum zwei Jahre nach dem Nordbahnprivilegium erflossen, und wahrscheinlich von einem und demselben Ressortchef entworfen worden, welcher die Privilegiumsurkunde vom Jahre 1836 verfaßt hat. Wir werden nicht fehlgehen, wenn wir annehmen, daß, wenn man damals der Nordbahnunternehmung das Eigenthumsrecht an dem Bahnkörper nach abgelaufener Privilegiumszeit hätte zuerkennen wollen, man dies ausdrücklich bemerkt haben würde. Das geschah aber nicht, sondern es wird ausdrücklich im Sinne des §. 365 des a. b. G. B. gesagt, daß jene Bahnen, die durch Expropriation ihre Grundstücke erworben haben, in das Eigenthum des Staates übergehen. Man muß daher auch aus diesem Grunde der Nordbahnunternehmung das Eigenthumsrecht an dem Bahnkörper absolut absprechen.

Dr. Stall citirt ferner als Beweismittel das Uebereinkommen rücksichtlich der Abtretung der westgalizischen Staatsbahn an die Nordbahn vom 26. Juli 1858, H. M. Bdg. III 38. Das Wesentlichste dieses Uebereinkommens lautet: „Die k. k. Staatsverwaltung tritt die galizische Staatsbahn &c. an die Nordbahnactiengesellschaft &c. ab und genehmigt, daß die Eisenbahnlinie sammt Zugehörungen vom 1. Jänner 1888 in das Eigenthum der k. k. Nordbahngesellschaft mit allen jenen Rechten und Verbindlichkeiten übergehen, welche der Privilegiumsurkunde vom Jahre 1836 rücksichtlich der bereits im Besitze der Kaiser Ferdinands-Nordbahnactiengesellschaft befindlichen Strecke entsprechen, derart, daß die Dauer des mit der Privilegiumsurkunde vom Jahre 1836 der Nordbahngesellschaft ertheilten Privilegiums auch bezüglich der hier in Rede

stehenden Eisenbahnlinien sich blos bis zum Jahre 1886 zu erstrecken hat." Dr. Stall sagt nun: „Die hier gewählten Ausdrücke, welche dieses Geschäft zwischen dem Staate und der Gesellschaft regeln, sind von um so größerer Bedeutung, als damals schon das Eisenbahnconcessionsgesetz vom Jahre 1854 in Kraft war" u. s. w. Wir hingegen finden in dem wörtlich angeführten Uebereinkommen nicht den mindesten Anhaltspunkt für die Reclamirung des Bahnkörpers für die Nordbahn, weil eben nur gesagt wird, daß diese Bahn mit allen jenen Rechten an die Nordbahn übergehe, welche der Privilegiumsurkunde vom Jahre 1836 entsprechen, und weil, wie wir nachgewiesen haben, diese Urkunde der Nordbahn kein Recht auf den Bahnkörper zuspricht und zusprechen kann.

Wir finden aber etwas ganz anderes in diesem Uebereinkommen als Dr. Stall; das Uebereinkommen sagt so deutlich, daß es selbst dem uneigennützigsten Nordbahnvertheidiger einleuchten dürfte, daß die Eisenbahnlinie sammt Zugehör vom 1. Jänner 1858 in das Eigenthum der Nordbahn übergeht. Kann Dr. Stall jetzt auch noch im Ernste behaupten, unter Mobiliarzugehörung sei in der Privilegiumsurkunde der Bahnkörper verstanden? Kann dieses Zugehör in der einen Urkunde die Hauptsache und in der anderen die Nebensache bedeuten? Wir wären wirklich neugierig, wie Dr. Stall aus diesem Dilemma sich herauswinden wollte.

Dr. Stall ignorirt derlei Umstände einfach und hält seinen Beweis für so bombenfest, daß er das unumschränkte Eigenthumsrecht der Nordbahn auch nach abgelaufener Privilegiumszeit für unantastbar hinstellt und, weil er gerade im Zuge ist, nun ohne weitere Argumente decretirt: „Von einem Expropriationsrechte des Staates gegenüber der Kaiser Ferdinands-Nordbahn könne keine Rede sein!"

Ebenso schnell wie die Frage der Expropriation nach Erlöschung des Privilegiums, ebenso schnell wird die Frage bezüglich der Erneuerung des Privilegiums von Dr. Stall abgethan. Bei Erörterung derselben gibt er nochmals seine Ansicht über die Bedeutung des Wortes „Zugehör" zum Besten und meint, „es wäre ein verzweifelter Kniff, ein schreiendes Unrecht, wenn sich die Regierung nicht beeilen würde, das Privilegium sofort zu verlängern, weil die Verweigerung nur darum erfolgen könnte, weil die Bahn sich nicht als nützlich erwiesen habe; eine Behauptung, die nicht aufgestellt werden könne, weil ja die Leiter dieses Unternehmens für ihre Verdienste in hervorragender Weise ausgezeichnet wurden." In weitere Beweise läßt der Autor sich nicht ein; irgend ein Orden, den ein Verwaltungsrath erhielt, ist ihm hiefür Beweis genug.

Schließlich ergießt sich Dr. Stall wie folgt: „Will man an des Kaisers Wort nicht drehen und nicht deuteln, so muß die Erneuerung des Privilegiums ohne Anstand erfolgen; und der Staat könnte im öffentlichen Interesse nur die einzige Bedingung stellen, daß die Kaiser Ferdinands-Nordbahn verpflichtet sei, sich denjenigen Gesetzen zu unterwerfen (!), welche mittlerweile im Interesse des Eisenbahnwesens erlassen wurden. Es ist selbstverständlich (!!), daß die Erneuerung des Privilegiums lediglich die Zeit vom 4. März 1886 bis 3. März 1936 umfassen wird, und nach dieser Zeit als vollkommen erloschen anzusehen ist, da der Staat sich nicht verpflichtet hat, das Privilegium für alle ewige Zeit zu erneuern" (!!!).

Diese Schlüsse bedürfen keines Commentares. Wo bei Dr. Stall die Beweise fehlen, da findet zur rechten Zeit die „Selbstverständlichkeit" sich ein. Diese Schlüsse dürften auch in der That nur ihm selbst verständlich sein. Man

sieht, zu welchen Consequenzen es führt, wenn man sich dem Chauvinismus in die Arme wirft. Dr. Stall baut alle seine Beweise nicht auf bestehende Gesetze, sondern auf die Interpretationskunst. Unverfroren läßt er nordbahnfreundlichst die ihm nicht günstig erscheinenden Gesetze abseits und krystallisirt sich die ihm nothwendig scheinenden wohlwollenden Schlüsse heraus. Er muthet seinen Lesern kaum viel Urtheilsfähigkeit zu und könnte daher nicht ungehalten sein, wenn diese von ihm das Gleiche denken würden.

Das Privilegium der k. k. ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und die Landwirthschaft.

Die Stimmen der uneigennützigen Freunde.

(„Wiener Landwirthschaftliche Zeitung" Nr. 1754 vom 20. October 1883.)

Wir haben in unserem Artikel in Nr. 1750 (80) der „Wiener Landw. Ztg." unseren Lesern die von Dr. Bernhard Stall construirten Beweise vorgeführt. Heute wollen wir die Brochure des Dr. Arnold Pann*) besprechen, welche geradezu Ergötzliches leistet. Es ist schwer, sich in dem Irrgarten, dem die Brochure gleicht, zurecht zu finden, weil fast jeder Satz durch ein Anhängsel commentirt wird; doch wollen wir es versuchen, ein Bild dieses Elaborats zu entwerfen.

Die Frage, ob die Nordbahnunternehmung nach Ablauf des Privilegiums ein Recht auf den Bahnkörper hat, wird unbedingt bejaht, und wie folgt begründet: „Was in dieser Richtung aus der Stylisirung des §. 10 der Privilegiumsurkunde zum Nachtheile der Nordbahn argumentirt wird, ist ohne Halt. Das Unternehmen, das heißt das Eisenbahnfrachtgeschäft, welches die Nordbahn betreibt, wird als Principale erklärt, und Alles, was an beweglichem und unbeweglichem Vermögen nothwendig ist, um dieses Unternehmen zu betreiben, folglich auch der Bahnkörper, ist als ein Zugehör dieses Unternehmens freies Eigenthum der Gesellschaft, und bleibt es auch nach Erlöschung des Privilegiums."

Dr. Pann commentirt diesen Ausspruch wie folgt: „Der Streit, was unter Zugehörungen zu verstehen ist, kann doch Angesichts des §. 294 des a. b. G. B. unmöglich ernst genommen werden. Wenn auch das bürgerliche Gesetzbuch noch der alten Doctrin huldigt und sagt, daß alles dasjenige, was mit einer Sache in fortdauernde Verbindung gesetzt wird, und insbesondere die Nebensache, ohne welche die Hauptsache nicht gebraucht werden kann, das Zugehör einer Sache bilden, so kann man doch nach dieser Begriffsbestimmung nie zweifeln, was hier als Zugehör zu betrachten ist. Bahnkörper und rollendes Materiale sind Zugehör der Gewerbsanlage."

Da wäre also der gordische Knoten plötzlich gelöst. Das Unternehmen soll das Principale, alles Uebrige Mobiliarzugehör sein. Eine bewegliche Sache muß gewaltsam eine unbewegliche (welch letztere nur die Hauptsache sein **kann**) zur Nebensache haben. Nach dieser Theorie wären auch die Herren Verwal-

*) Das Privilegium der Nordbahn von Dr. Arnold Pann. Wien 1881, Alfred Hölder.

tungsräthe, Directoren und Beamten der Nordbahn als Mobiliarzugehör der Unternehmung classirt und Dr. Pann müßte es sich gefallen lassen, als ein Mobiliarzugehör seiner Advocatur angesehen zu werden. Der §. 294 des a. b. G. B. wird als altersschwach und unbrauchbar erklärt; wir glauben aber, daß dieser Paragraph trotz seines Alters selbst dann noch bestehen wird, wenn die geistreichen Ausführungen des Autors längst zur Mythe geworden sind.

Dr. Pann wirft nun eine Menge von Fragen auf, welche Rechte der Staat gegenüber der Bahn hat, und welche er nicht hat; Fragen, die in der vorliegenden Sache nirgends gestellt und nirgends bestritten wurden. Er stellt ferner eine Menge Fragen über die aus dem §. 10 des Privilegiums der Nordbahn erwachsenen Rechte und beantwortet diese jeweilig in einem der Nordbahn ungünstigen Sinne, um seine Unparteilichkeit zu documentiren. So sagt er auf Seite 12, daß der Staat, wenn er das Privilegium erneuert, von der Gesellschaft jede beliebige Entschädigung verlangen kann; daß es nur recht und billig ist, wenn er dabei einen Gewinn macht u. s. w. Er führt aber gleich daneben an, daß viele Freunde der Nordbahn (Dr. Pann gehört also nicht zu diesen) behaupten, der Staat dürfe sich hiefür nichts vergüten lassen, weil er versprochen, das ganze Privilegium zu erneuern; und weil die Bahn sich als nützlich bewährt hat, muß der Staat das Privilegium wenigstens einmal auf die ursprüngliche Privilegiumszeit erneuern. Dr. Pann widerlegt nun die Nordbahnfreunde und sagt, der Staat könne nicht gezwungen werden, das Privilegium auf fernere 50 Jahre zu erneuern. Das ist wirklich sehr hübsch von ihm; doch er hat uns ja in der Einleitung seiner Brochure versprochen, nur eine rein akademische Discussion zu liefern.

Bei der Frage angelangt, ob der Staat das Recht hat, den Nordbahnkörper nach abgelaufener Privilegialzeit zu expropriiren, sagt Dr. Pann, daß zur Bejahung dieser Frage nur eine totale Begriffsverwirrung über den Inhalt des staatlichen Expropriationsrechtes führen kann, und fährt fort: „Wenn eine Straße, Festung, Eisenbahn neu hergestellt werden soll, und es weigern sich die Eigenthümer, Grundstücke gegen angemessene Entschädigung abzutreten, so zwingt der Staat den Eigenthümer, sein Besitzthum dem betreffenden Zwecke dienstbar zu machen. Es muß aber in allen Fällen ein gewisser Nothstand des Staates vorhanden sein, in dem er außer Stande ist, das öffentliche Wohl zu schützen. Können wir bei Ausgang des Privilegiums auf Seite der Regierung von einem solchen Nothstande sprechen?" — Wo es gesetzlich bestimmt ist, daß der Staat sich in einem Nothstande befinden müsse, wenn er expropriirt, das sagt uns Dr. Pann leider nicht. Wir hingegen möchten ihn fragen: War der Staat im Jahre 1836 auch in einem Nothstande, als er der Nordbahnunternehmung das Recht zur Expropriirung der für den Bahnkörper nothwendigen Gründe verlieh? Es sei hier erwähnt, daß Dr. Pann schon am 9. Februar 1881, als er bei der Discussion der Nordbahnfrage im juridisch-politischen Lesevereine seine Anschauungen zum Besten gab, allgemeine Heiterkeit erregt hat, und daß ein anderer, der Nordbahn ebenfalls geneigter Schriftsteller in der Nordbahnfrage wörtlich sagt, er könne unmöglich eine Zeile von Dr. Pann's Argumentation ernst nehmen. Wir constatiren einfach diese Thatsachen und führen weiters an, daß Dr. Pann in seiner Brochure jeden, noch so berühmten Juristen gewaltig anrennt, wenn letzterer Theorien aufgestellt hat, die mit den seinigen nicht übereinstimmen; es stimmen aber viele mit ihm nicht überein.

Obwohl Dr. Pann selbst anführt, daß die Nordbahn bei Gelegenheit der Eröffnung der Eisenbahngrundbuchseinlage mit ihrem Begehren um Einverleibung des Eigenthumsrechtes in allen drei Instanzen abgewiesen wurde, so sagt er doch, daß diese Entscheidungen die Frage, ob die Nordbahnunternehmung Eigenthümerin der Bahnlinien sei, gar nicht präjudiciren, weil die Entscheidungen nur im öffentlichen Grundbuchsverfahren erflossen sind. Das ist doch eine Rabulisterei vom reinsten Wasser! Wir müssen es uns leider versagen, mehrere derlei Stellen, von welchen die Brochure strotzt, wörtlich anzuführen, weil der Raum des Blattes etwas Besserem dienen muß. Wie würde sich aber Dr. Pann auf's hohe Roß setzen, wenn er sich auf entgegengesetzte Entscheidungen berufen, wenn er der Welt verkünden könnte, daß die Nordbahnunternehmung ihre Rechte bereits grundbücherlich sichergestellt hat! Dr. Pann folgert aber weiter: „Es kann die Nordbahn unter keinerlei Voraussetzung nach Ablauf des Privilegiums im Wege der Expropriation in den Besitz des Staates gebracht werden."

Geradezu verblüffend ist der Nachweis, den Dr. Pann bezüglich der von ihm selbst aufgestellten Frage: ob der Staat aus dem Selbstbetriebe der Bahn einen Nutzen haben würde, erbringt. Der Beweis fällt selbstverständlich verneinend aus, und Dr. Pann sagt: „Vor Allem kann die Regierung, wenn sie ohne Schaden für den Staatsschatz den Eisenbahnbetrieb führen will, nicht unter dem Kostenpreise fahren, somit nicht auf diese Weise dem Publicum einen Vortheil zuwenden. Derselbe würde auch in dem Momente, in welchem der Staat bei seinen Concessionen an das Publicum unter die Grenze des gemeinen Werthes seiner Leistungen herabginge, steuerpolitisch sofort eine Rechtsverletzung gegen alle Mitglieder des Staates involviren, welche an den Beneficien des billigen Bahnbetriebes nicht participiren."

Ist das nicht köstlich? Doch so weit braucht es vor der Hand noch nicht zu kommen und der Staat kann diesbezüglich ohne Sorge sein, denn nach dem Geschäftsberichte vom Jahre 1881 hatte die Nordbahn im selben Jahre

Betriebseinnahmen	fl.	27,004.978
Betriebsauslagen	„	8.791.128
verbleiben		18,213.850
Hiezu aus dem Montanbetriebe und der Wiener Verbindungsbahn . . .	„	480.859
daher zusammen Einnahmen	„	18,694.709
Ferner Auslagen für Tantièmen an die Directionsmitglieder, Schienenerneuerung, Pensionsfond, Quotentilgung der Anlehen und Prioritäten, Verzinsung der Prioritäten, Steuern	„	6,519.387
daher verblieben		12,175.322
Ab: die 5%ige Actienverzinsung	„	3,911.840
Es verblieben daher zur Disposition der Generalversammlung	„	8,263.481

Sage! Acht Millionen. Dr. Pann braucht daher für die Steuerträger nicht zu zittern, das „Licht der Armen" braucht nicht neuerdings besteuert zu werden, wenn die Regierung den Betrieb übernimmt und die Tarife ermäßigt.

Aber hören wir Dr. Pann, der auf Seite 18 mit voller Wärme seines Gefühls für die Steuerzahler eintritt, weiter. Auf Seite 19 sagt er schon: „Für das allgemeine Wohl kann es nur besser sein, wenn der Staat nicht den Besitz dieser Bahn anstrebt, sondern entweder selbst eine zweite, Concurrenz schaffende Bahnlinie baut, oder zu Gunsten dritter Personen von seinem durch Ablauf des Privilegiums wieder lebendig gewordenen Concessionsrecht Gebrauch macht." Also: Wenn der Staat die Bahn selbst betreiben, die Tarife herabsetzen, und dadurch jährlich etwa ein paar Millionen weniger als die Nordbahn

einheimsen würde, so wäre das eine Rechtsverletzung gegen das nichtfahrende Publicum; wenn aber der Staat einen, auf über 70 Millionen bewertheten Bahnkörper einer Geldcoterie in den Rachen werfen, und eine zweite, vielleicht hundert Millionen kostende Linie neu herstellen würde, so wäre das dem allgemeinen Wohle entsprechend! Um eine solche Logik mit ihrem wahren Namen zu bezeichnen, müßten wir Ausdrücke gebrauchen, die aus Anstandsrücksichten vermieden werden sollen. Man sollte meinen, Dr. Pann sei mit seiner Brochure vor ein Auditorium von Schuljungen hingetreten, und habe diesen seine Anschauungen als Nordbahnvertreter aufgetischt. Daß nach all' dem Vorstehenden Dr. Pann der Nordbahnunternehmung die Verlängerung des Privilegiums zuspricht, erwartet wohl Jedermann; er kommt auch zu folgendem Schlusse:

„Der Staat kann, wenn die Nordbahn auf die Fortsetzung des Privilegiums im Sinne der Unbeschränktheit Werth legt, für die Aufgebung seines Rechtes, in der Richtung der Nordbahnlinien selbst eine Bahn herstellen zu lassen, von dieser eine Entschädigung verlangen. Legt aber die Nordbahn auf die Ausschließlichkeit ihres Rechtes keinen Werth, so muß der Staat der als Actiengesellschaft concessionirten Kaiser Ferdinands-Nordbahn das Betriebsrecht auf den ihr gehörigen Eisenbahnlinien ohne jedes Entgelt und ohne Beschränkung auf eine bestimmte Zeit unter den gegenwärtig ihr obliegenden und im öffentlichen Interesse ihr etwa noch weiters aufzuerlegenden Verbindlichkeiten ertheilen." Wir übergehen den Schluß der Brochure, wo der Autor im elegischen Tone der Regierung klar macht, sie solle doch mit der Privilegiumsverlängerung nicht zögern, weil, wenn sie auch gegenüber der Nordbahn siegen würde, dies ein Pyrrhussieg sein würde, den sie hundertmal bereuen müßte; die Regierung sollte sich lediglich auf den Standpunkt stellen, im Interesse des Gemeinwohles Concessionen von der Nordbahn zu erreichen.

Es kostet uns Ueberwindung, diese Zumuthung nicht zu beleuchten und zu brandmarken, aber es stehen uns keine 35 Octavseiten, wie Dr. Pann zur Verfügung. Doch das glauben wir sagen zu müssen, daß sich von allen „uneigennützigen" Nordbahnvertheidigern doch Dr. Pann am verdientesten um die Unternehmung gemacht hat; wenn auch Andere für die Nordbahn ebenfalls bedeutende Opfer gebracht haben, Dr. Pann ist in seinen Leistungen nicht erreicht worden, denn dieser hat sich für die Nordbahn blamirt!

Kommen wir schließlich zur Brochure des Dr. Tänzerles*). Dieser Autor stellt vier Fragen auf:

I. Normirt das Privilegium der Nordbahn ein Heimfallsrecht des Staates in Ansehung der Eisenbahngründe nach seiner Erlöschung?

II. Ergibt sich nicht bei einer durch Expropriation hergestellten Privatbahn das Eigenthum des Staates an den Bahngründen?

III. Wenn nicht, ist dem Privilegium der Nordbahn durch nachfolgende Gesetze derogirt worden, daß festgesetzt wurde, es habe sich nach Erlöschung der Rechtsübergang zu Gunsten des Staates zu vollziehen, wie bei einem bereits begründeten Heimfallsrechte?

IV. Erst wenn diese Fragen verneint worden, sind die Voraussetzungen einer Privilegiumserneuerung sowie einer Expropriation zu erörtern. Im anderen Falle wäre es problematisch, von einer Verpflichtung zur Erneuerung des Privilegiums, und unmöglich, von einer Expropriation zu sprechen.

*) Vier Rechtsfragen, beantwortend die Erlöschung des Privilegiums der Nordbahn von Dr. Friedrich Tänzerles. Wien, 1881. A. Rosner.

Bezüglich der Frage I ist der Autor der Ansicht, daß die Zugehörungen der Nordbahn nicht unter §. 294 des a. b. G. B. zu subsumiren seien, daß hingegen dort, wo von einer bestimmten Erwerbsthätigkeit die Rede ist, darunter nach dem Sprachgebrauche des gewöhnlichen Verkehrslebens eben sämmtliche Mittel zu derselben zu verstehen seien, und kommt zu folgendem Schlusse: „Wenn nun einerseits Art. 10 des Privilegiums dahin zu interpretiren ist, daß sowohl Fahrbahn als rollendes Materiale bei Erlöschung des Privilegiums von der Bestimmung, dem gemeinen Gebrauche zu dienen, enthoben sein muß, und daß die volle Verkehrsfreiheit auch für die Bahngründe zu Gunsten des Unternehmers eintreten werde, so ist auf der anderen Seite scharf zu betonen, daß der Art. 10 durch nichts darauf hinweist, daß der Unternehmer als unbeschränkter Eigenthümer der Realzugehörungen der erloschenen Unternehmung besser daran sein werde als irgend ein anderer privater Grundbesitzer.“ — Wenn wir recht verstehen, so meint der Autor, es müßte sich die Nordbahnunternehmung bei Voraussetzung, daß der Bahnkörper ihr Eigenthum sei, eventuell die Expropriirung gefallen lassen.

Hinsichtlich der zweiten Frage führt Dr. Tänzerles aus, daß die durch Expropriation hergestellten Eisenbahnen öffentliches Gut sind*), und citirt mehrfache einschlägige Bestimmungen, aber schließlich resumirt er seine Ausführungen in folgender Weise:

„Obwohl die österreichische Eisenbahngesetzgebung den Gedanken der Gleichstellung auch dieser Bahnen (durch Expropriation hergestellte) mit den übrigen, dem öffentlichen Verkehre dienenden Straßen mit immer größerer Entschiedenheit zum Ausdrucke bringt, so hat sie doch aus der Destination derselben zum öffentlichen Gute niemals die Folgerung gezogen, daß sie stets im Eigenthum des Staates stehen müßten, und daß das Eigenthum Privater an selben ausgeschlossen ist.“ Dr. Tänzerles sagt uns hier, daß es möglich sei, daß unter Umständen der Bahnkörper der Unternehmung zufalle, und fährt dann fort, dies zu begründen; er citirt vor Allem die Concessionsdirectiven vom Jahre 1838, weil dort bei Erlöschung der Concession das Eigenthum an den Staat ausgesprochen wird, somit das staatliche Heimfallsrecht erst geschöpft wurde. Wir hingegen haben bereits früher bewiesen, daß das Heimfallsrecht längst geschöpft war, und daß dies mit den Directiven vom Jahre 1838 nur klarer zum Ausdrucke gebracht wurde. Weiters erwähnt er, daß die Unternehmung auch dann in das Eigenthumsrecht gelangen könnte, wenn der Staat auf das Heimfallsrecht verzichten würde, und führt an, daß bei der niedrigen Stufe, auf welcher zur Zeit der Redaction des a. b. G. B. die Wissenschaft des öffentlichen Rechtes stand, es nicht zu verwundern ist, daß der §. 286 des a. b. G. B. die Selbstverwaltungskörper nicht als Zwischenstufen zwischen Staat und den einzelnen Mitgliedern des Staates aufstellte. Er constatirt und bedauert, daß die Unternehmung kein Vorrecht habe, aber kommt ungeachtet dessen und ungeachtet, daß er auf Seite 15 und 16 anführte, daß die Unternehmung nicht besser daran sein werde, als ein privater Grundbesitzer, doch zu folgendem Schlusse:

„Aus dieser Discussion, auf den Fall der Nordbahn angewendet, ergibt sich, daß ihr Charakter als öffentliches Gut das Eigenthum des Staates an demselben nicht zur Folge habe; daß vielmehr, so weit sie durch Expropriation oder auf andere Weise in das Eigenthum der Unternehmung gelangt ist, nach

*) Dr. Stall behauptet in seiner Brochure das Gegentheil.

Art. 10 in das volle Commercium zu Gunsten der Unternehmung zurückkehren sollte."

Die Frage III behandelt Dr. Tänzerles kurz und führt aus, daß die Concessionsdirectiven vom Jahre 1838 auf die Nordbahn nicht anwendbar sind, daß hingegen die Concessionsurkunde vom Jahre 1854 mehr Zweifel erregt. Er beruft sich auf den Umstand, daß bei Anlegung des Eisenbahngrundbuches seitens des Wiener Landesgerichtes ein Heimfallsrecht des Staates nur für die Nebenlinien Floridsdorf-Jedlesee, Gänsernborf-Marchegg und Oderberg-preuß. Grenze ausgezeichnet wurde. Mit diesen wenigen Worten ist jedoch die Grundbuchsangelegenheit der Nordbahn nicht erschöpft. Wir müssen daher Folgendes erwähnen: die Nordbahn hat ausdrücklich begehrt, es möge im Eisenbahngrundbuche bezüglich aller Nordbahnlinien ihr Eigenthumsrecht an dem Bahnkörper einverleibt werden; sie wurde aber mit diesem Begehren in allen drei Instanzen abgewiesen. Es wurde wohl die Einverleibung des Eigenthumsrechtes bezüglich der vom Staate gekauften Linien, nämlich von Slupun bis Krakau, bewilligt; bezüglich der übrigen Linien wurde jedoch erklärt, daß nur die aus der Privilegiumsurkunde vom Jahre 1836 und die aus den späteren Concessionen erwachsenen Rechte im Eisenbahnbuche eingetragen werden können, daß aber nie von der Eintragung des Eigenthumsrechtes die Rede sein könne. Wir dächten daher, es stehe felsenfest, daß die Nordbahn aus dem Grundbuche ein Eigenthumsrecht nicht ableiten könne; doch Dr. Tänzerles faßt die Sache beim andern Zipfel und kommt auch zu einem anderen Resultate. Schließlich sagt er: „Die Frage nach einer etwaigen Expropriation des Nordbahnkörpers dürfe und müsse erörtert werden."

Bezüglich der Frage IV glaubt Dr. Tänzerles, es vertrage sich mit der Würde des Staates nicht, einem Privaten eine Erwartung zu erregen, und diese, ohne daß es das allgemeine Wohl erheischt, nicht zu erfüllen, und fährt fort: „Nichts als eine Aussicht eröffnet der §. 10 des Nordbahnprivilegiums. Durch die Nichterfüllung derselben würde der Staat kein erworbenes Recht verletzen, nicht eine Expropriation eines obligatorischen Rechtes derselben vornehmen, wohl aber ein gegebenes Wort brechen."

Von allen drei Brochuren behandelt die des Dr. Tänzerles den Gegenstand allerdings am unbefangensten, sagt aber am wenigsten. Die Beantwortung der gestellten Fragen geschieht in sehr gewundener und verclausulirter Weise, fällt aber immer in nordbahnfreundlichem Sinne aus. Wer es unternimmt, im Interesse der Nordbahn eine Brochure zu schreiben, darf zu keinem anderen Resultate kommen. Wir haben diese Brochure weniger als die anderen kritisirt, um nicht bereits Gesagtes wiederholen zu müssen. Wir haben uns bei den drei, die Interessen der Nordbahn vertretenden Schriften darum so lange aufgehalten, um einerseits unseren Lesern einen Einblick in die Sachlage zu gewähren und andererseits um darzuthun, auf wie schwachen Füßen sämmtliche für die Rechte der Nordbahn versuchten Beweise stehen. Wir haben drei Juristen sprechen gehört, die manchmal in grellen Widerspruch gekommen, die aber schließlich, weil sie die Fahne der Nordbahn hoch halten, zu ganz gleichen Resultaten gekommen sind.

Hat sich die Unternehmung der Nordbahn als nützlich erwiesen?

(„Wiener Landwirthschaftliche Zeitung" Nr. 1757 vom 31. October 1883.)

Die Freunde der Nordbahn, welche die Verlängerung des Privilegiums als eine ausgemachte Sache betrachten, knüpfen an die von ihnen gestellte Forderung die einzige Bedingung, daß die Bahnunternehmung nachweise, daß selbe sich als nützlich erwiesen habe. Um die Nützlichkeit der Unternehmung zu constatiren, genügt es nicht, darauf hinzuweisen, daß die Bahn sich insoferne als nützlich erwiesen haben müsse, weil, wenn selbe nicht bestanden hätte, der Verkehr auf die Landstraßen beschränkt gewesen wäre &c.; sondern es ist zu untersuchen, ob die Bahn seit ihrem 50jährigen Bestande mit den Verhältnissen gleichen Schritt gehalten, ob sie dem allgemeinen Besten in jenem Maße gedient hat, wie dies andere Bahnen thun. Wenn wir die Frage so stellen, so gelangen wir zu recht trüben Resultaten. In umstehender Tabelle sind die Tarife der vorzüglichsten landw. Producte und die der Kohlen von den bedeutendsten Bahnen neben jene der Nordbahn gestellt, und wir sehen, daß die Nordbahn beispielsweise die ungarische Westbahn in manchem Artikel um mehr als 100% überragt:

Es zahlen 100 *kg* in Kreuzern

	Kartoffeln	Wein	Getreide	Kohle	Obst	Rüben	Mehl	Butter	Zucker	Frisches Fleisch
Auf eine Entfernung bis 50 *km*										
Ung. Westbahn	17	17	24·7	17	31·4	17	24·7	31·4	24·7	24·7
Elisabethbahn	22	29·2	20	14	29	16·5	20	29	22	22
Südbahn	24	26	24	16	26	16	24	26	26	26
Franz Josefsbahn	25	31·3	27·1	16	31·3	21·5	25·8	31·3	31·3	29·8
Nordbahn	31	31	27·5	19·8	31	20·2	27·5	31	31	28·5
Auf 100 *km*										
Ung. Westbahn	26·2	26·2	38·1	26·3	58·7	26·3	38·1	58·7	40·3	40·3
Elisabethbahn	39·6	39·6	36	21	54	24·5	36	54	40	40
Südbahn	36	48	36	26	48	26	36	48	48	48
Franz Josefsbahn	43·2	52·8	46	27·3	57·9	37·1	46·3	58·9	58·9	52·2
Nordbahn	56	56	46·8	33	56	32·8	46·8	56	56	49
Auf 150 *km*										
Ung. Westbahn	34·5	34·5	48·4	34·5	86	34·5	48·4	86	53·6	53·6
Elisabethbahn	57	57	50	27	79	30·5	50	79	57	57
Südbahn	44	70	44	30	70	30	44	70	70	70
Franz Josefsbahn	52·8	60·8	60·8	37·8	84·3	49·4	64·1	87·3	84·3	72·4
Nordbahn	82	82	61·8	43·4	82	44·8	61·8	82	82	82
Auf 200 *km*										
Ung. Westbahn	42·7	42·7	58·7	42·7	113·3	42·7	58·7	113·3	66·9	66·9
Elisabethbahn	74	74	64	33	104·9	36·5	64	104	74	74
Südbahn	56	92	56	56	92	40	56	92	92	92
Franz Josefsbahn	59·2	90	80·2	46·8	111·4	59·2	80·2	110·8	110·8	90
Nordbahn	107	107	76·8	51·8	107	54·8	76·8	107	107	107

In Nr. 1737 hat die „Wr. Landw. Ztg." die Tarife der Nordbahn mit den Tarifen der österreichischen Staatsbahnen, der ungarischen Staatsbahnen und der deutschen Reichsbahnen verglichen. Demnach stellt sich der Tarif der Nordbahn durchschnittlich höher als der Tarif der österreichischen Staatsbahnen, und zwar: für Kohlen um 72%, für Getreide, Mehl und Malz um 27%, für Kartoffeln und Rüben um 44% und für Zucker um 16·5%. Im Vergleiche zu den genannten anderen Staatsbahnen ist die Differenz weit höher.

Welch' colossale Summen diese Tarifdifferenzen in einem einzigen Jahre repräsentiren, ergibt sich aus Nachstehendem. Im Jahre 1881 verfrachtete die Nordbahn:

Kohle	in Tonnen	2,420.679
Getreide	" "	465.962
Mehl	" "	105.073
Kartoffeln	" "	11.162
Rüben	" "	193.261
Zucker	" "	185.382

und hat hiefür an Porti eingehoben:

		Nach dem Staatsbahntarif hätte das Porto betragen	daher weniger um
Für Kohle	fl. 10,086.872	fl. 5,884.460	fl. 4,222.412
" Getreide	" 1,895.423	" 1,492.460	" 402.963
" Mehl	" 351.569	" 276.926	" 74.643
" Kartoffeln	" 33.111	" 22.999	" 10.112
" Rüben	" 90.072	" 62.500	" 27.572
" Zucker	" 849.041	" 728.790	" 121.251

Hievon kommen fl. 636.541 allein auf die landw. Producte. Wir wollen gar nicht mehr weiter rechnen; wer für diese schweren Summen aufzukommen hat, brauchen wir wohl nicht zu erwähnen. Daß wir mit unserer Berechnung der Wirklichkeit ziemlich nahe kommen, beweist der Umstand, daß, wie wir in Nr. 1740 dieses Blattes angeführt haben, ein der Nordbahn mit Leib und Seele ergebenes Blatt ausplauderte, daß die Nordbahn, wenn sie die **Freiheit** der Festsetzung ihrer Tarife verlieren sollte, beim Kohlengeschäfte allein einen Ausfall von 3½ bis 4 Millionen Gulden zu verzeichnen hätte.

Dabei genießen aber die eigenen Kohlen der Nordbahnunternehmung eine besondere Begünstigung, und Kammerrath Singer sagt in seinem Referate, betreffend die österreichischen Eisenbahntarife, wörtlich: „Man sieht förmlich, wie durch die Cartelle die Kohlen in Reviere eingetheilt werden, so daß die Ostrauer Kohle begünstigt ist im Verkehre nach Wien, Pest und Graz." Der Betrieb der Kohlenwerke der Gesellschaft ergab im Jahre 1881 ein Quantum von 4,144.556 *q*. Mit einem solchen Quantum läßt sich wohl, wenn selbes eine besondere Tarifermäßigung genießt, ein Concurrenzkampf aufnehmen. Man denke aber ja nicht, daß das Publicum dadurch ein billigeres Brennmateriale bezieht, denn die Nordbahnunternehmung betreibt auch den Kohlenhandel und hat von dem genannten Quantum 2,810.390 *q* an diverse Parteien selbst verkauft und hat bei der Preisbestimmung auf die ermäßigte Fracht Rücksicht nehmen können. Wir werden später auf diesen Kohlenhandel zurückkommen. Kammerrath Singer sagt weiter, die Brünner Handelskammer klage, daß sie für die Strecke Rossitz-Brünn keine Ermäßigung des Frachtsatzes erlangen kann, und daß ein eiserner Kohlenring die wichtigsten Städte Oesterreichs umschließt. Der Referent führt weiter an, die Brünner Handelskammer hebe hervor, daß in den letzten Jahren Eisenwaaren durch die Verfrachtung pr. Franz Josefsbahn,

theilweise auch pr. Nordwestbahn aus dem westlichen Böhmen über Prag zu billigeren Frachtsätzen nach Wien gelangt sind als dies von Blansko aus möglich war! Ist das nicht eine Ausbeutung, eine Brandschatzung der Consumenten und Producenten? Ist es möglich, daß die Landwirthe jener Gegenden, welche die Nordbahn durchzieht, mit ihren Producten auf dem Markt erscheinen? Und da gibt es noch Menschen, die behaupten, die Nordbahn habe sich stets als nützlich erwiesen, weil ja die Leiter derselben in hervorragender Weise ausgezeichnet wurden! Es kostet uns wahrlich die ernsthafteste Ueberwindung, dieses Mamelukenthum, diese Lohnschreiberei, dieses Attentat auf die öffentliche Moral seitens einer corrumpirten Presse nicht in den stärksten Ausdrücken zu brandmarken. Nachdem die Landwirthschaft durch ein halbes Jahrhundert an ein Unternehmen den härtesten Tribut gezahlt hat; nachdem eine Geldcoterie einheimste, was die schwielige Hand des Landwirthes erworben; nachdem es notorisch ist, daß in der ganzen Monarchie keine Bahn besteht, die dem Publicum mit solcher Härte seine Tarife aufzwingt; nach alldem finden sich feile Federn, um der Welt vorzulügen, diese Bahn sei loyal und trage den allgemeinen Interessen billige Rechnung! — Doch kehren wir zu unserem Thema zurück.

Vielleicht ist die Nordbahn, welche das Publicum brandschatzt, gegenüber der Regierung, gegenüber dem Staate coulanter, bez. gewissenhafter? Blicken wir ein wenig hinter die Coulissen. Da besteht eine ziemlich bedeutende Einfuhr, bez. Durchfuhr von Schafen aus Rußland nach Oesterreich und Frankreich; die Bahn hat im Jahre 1881 6876 Tonnen an Schafen verfrachtet und hiefür an Porto fl. 24.122 eingehoben. Obwohl nun, wie erwähnt, die Tarife der Nordbahn ganz anständig für das Interesse der Unternehmung sorgen, so soll letztere (die Nordbahn) dennoch von der Regierung eine Subvention für diesen Transport beziehen. Obwohl die Sache kaum glaublich erscheint, so soll sie, wie versichert wird, dennoch auf voller Wahrheit beruhen, weil sogar die Regierung sich hier der Unternehmung gegenüber in einer Zwangslage befindet.

Als Steuerzahlerin ist die Unternehmung auch nicht besonders patriotisch, und ein Wiener Blatt brachte in Nr. 360 vom 31. December 1881 einen Aufsatz: „Wie die Nordbahn ihre Steuern zahlt", welchen wir gerne unseren Lesern seinem vollen Inhalte nach mittheilen möchten, den wir jedoch des Raumes wegen nur im Auszuge bringen können. Dieses Blatt schrieb: „Wir haben bereits im Laufe dieses Monats Artikel des Inhalts veröffentlicht, wie die Stationsleiter der Nordbahn in Mähren auf Rechnung der Direction **den Kohlenhandel** en gros betreiben, ohne auch nur einen Kreuzer an Steuern zu zahlen. Diese Steuervorenthaltung steht aber bei der Nordbahn nicht vereinzelt da. Die Direction vermiethet auch verschiedene Localitäten in ihren Gebäuden, z. B. Keller, Kanzleien, Magazine, und zwar hauptsächlich in Wien und den großen mährischen Stationen. In Wien allein beträgt die Einnahme für diese vermietheten Localitäten jährlich mehr als fl. 160.000, und doch hat die Direction von diesen Einnahmen bis zum Jahre 1879 nicht einen Kreuzer an Steuern dem Staate gezahlt. In den übrigen Stationen zahlt sie von diesen Einnahmen auch heute nichts."

„Schon im Jahre 1875 wurde diese Angelegenheit zur Kenntniß der k. k. Finanzbehörde gebracht; dort ruhte selbe eine geraume Zeit, und später fand eine abgeordnete Commission vom Jahre 1866 zurück keine Bücher mehr bei der Nordbahndirection. Die Untersuchung constatirte jedoch, daß die Anzeige auf Wahrheit beruhe. Ende October veröffentlichte das Handelsblatt „Wertheimer's Geschäftsbericht", daß man bei der Nordbahn eine auf mehr als

fl. 1,880.000 sich belaufende Steuerdefraudation entdeckt habe, und die Nordbahnactien fielen am selben Tage um fl. 120–130; das genannte Blatt hat jedoch später nichts mehr Diesbezügliches gebracht.“

„Der Abgeordnete Steudel hat am 15. December 1875 nachstehende Interpellation im Abgeordnetenhause eingebracht: **Ist dem Herrn Finanzminister bekannt, daß gegen die Nordbahn ein Proceß wegen Steuerdefraudation eingeleitet ist, und wenn ihm dies bekannt ist, was gedenkt Seine Excellenz zu thun? Denn es ist schon höchste Zeit, daß das Ministerium gegen die allmächtige Nordbahn, welche sich Staat im Staate zu sein wähnt, endlich einschreitet.** — Diese Interpellation hat mehrere Abgeordnete der Linken sehr in Harnisch gebracht und noch am selben Tage versammelten sich alle Nordbahndirectoren unter Präsidium des Dr. Kuranda; es wurde beschlossen, dieser soll schon am nächsten Tage die Interpellation beantworten und die „Unrichtigkeit“ nachweisen. Doch Dr. Kuranda beantwortete selbe nicht und — Steudel forderte auch keine Antwort mehr. Herr Minister de Pretis aber bedeckte Alles mit dem Mantel seiner Barmherzigkeit. Warum aber eine Antwort nicht verlangt wurde, ist unaufgeklärt geblieben.“

„Der Proceß schreitet seiner Beendigung zu, ohne daß die verfassungstreuen Blätter davon ein Wort erwähnten und **die Verwaltung der Nordbahn wird mit Hinzuzählung des Strafbetrages an den Staat mehr als zwei Millionen vorenthaltener Steuer zahlen müssen.** — Wir sehen also eine Bahnverwaltung vor uns, welche bei dem Kohlengeschäfte, bei ihren Consumunternehmungen und bei der Vermiethung von Localitäten den Staat um Millionen von Steuern benachtheiligt, welche auch in Angelegenheit der neuen Concession schon unterschiedliche Versuche angestellt hat, um den Staat bei der Nase herumzuführen, und welche die Arbeiter in ihren Kohlengeschäften gegen einen so miserablen Lohn tagewerken läßt, daß diese nicht einmal sich selbst, vielweniger aber noch ihre Kinder ernähren können. Ein so „gemeinnütziges“ Institut für Staat und Land kann nur — — —. und wer Recht, Gesetz und Moral in Oesterreich herstellen will, der muß vor Allem in die Nester greifen, wo die Vergiftung en gros betrieben, und wo mit Geld Moral und Gesetz aus den Fugen gehoben wird.“

So schreibt das citirte Blatt. Wir haben diesem Texte nichts hinzuzufügen. Diese Ausführungen wurden nicht dementirt und es wurde auch keine Preßklage gegen das Blatt angestrengt; es muß daher etwas faul sein im Staate Dänemark. Den Beweis, daß die Unternehmung sich als nützlich erwiesen habe, müssen wir daher den „uneigennützigen“ Freunden der Nordbahn überlassen. Uns scheint das Gebahren der Unternehmung nicht nur nicht nützlich, sondern schädlich, sowohl gegenüber dem Publicum als gegenüber dem Staate. Gegenüber dem Publicum hat die Unternehmung eine continuirliche Interessenverletzung, gegenüber dem Staate eine Rechtsverletzung begangen; sie hat sich für ein außergewöhnliches Vertrauen, für eine Bevorzugung vollkommen unwürdig erwiesen.

Die officielle Eröffnung der Conferenzen zwischen der Regierung und der Nordbahn soll nahe bevorstehen und es sollen einige der Firma Rothschild nahestehende Häuser seit längerer Zeit umfangreiche Käufe von Nordbahnactien effectuirt haben; letzterer Umstand berechtigt wohl zur Annahme, daß die Nordbahn sich bereits bezüglich der Privilegiumsverlängerung sicher weiß.

Wir möchten aber dennoch der Regierung vorderhand das Studium der Nordbahntarife, aber auch das Studium der öffentlichen Meinung empfehlen. Nächstens darüber mehr.

Die finanzielle Seite der Nordbahnfrage.

(„Wiener Landwirthschaftliche Zeitung" Nr. 1759 vom 7. November 1883.)

Die „Wiener Allgemeine Zeitung", welche in mehreren Artikeln die Nordbahnfrage discutirte und die finanzielle Tragweite dieser Streitfrage erörterte, kommt dabei, je nach der anzuwendenden Rechtsauffassung, zu verschiedenen Resultaten. Zur Ermittlung des Vermögensstandes der Unternehmung nimmt das genannte Blatt jene Summen als Grundlage an, welche die Nordbahn im Jahre 1882 zur Verzinsung des Actiencapitales disponibel hatte. Diese Summen betrugen 13·37 Millionen Gulden, welche capitalisirt einen Vermögensstand von 267·5 Millionen Gulden ergeben. Weil jedoch der wirkliche Reinertrag seitens der Unternehmung aus gewissen Gründen verschwiegen wird, und weil selber thatsächlich höher sein wird, so will die „Wiener Allgemeine Zeitung" diesen Reinertrag mit 15 Millionen Gulden annehmen, wonach der Vermögensstand der Bahn 300 Millionen Gulden betragen müßte.

Für den Fall, als nach der einen, der Nordbahn am günstigsten Rechtsauffassung die unbedingte Verpflichtung zur Erneuerung des Privilegiums bestehen würde, hätte der Staat die Verpflichtung, den vollen Werth von 300 Millionen Gulden der Gesellschaft abzulösen.

Wenn aber nach der anderen Rechtsauffassung die Nordbahngesellschaft kein Recht auf die Privilegiumsverlängerung hätte, aber Eigenthümerin der ganzen Strecke wäre, dann hätte der Staat, falls das Privilegium nicht erneuert würde, die Bahn mit Allem, was um und an ihr ist, abzulösen und hätte rund 100 Millionen Gulden zu bezahlen. Mit Hinzurechnung unterschiedlicher Activen von rund 32 Millionen Gulden, würden sonach fl. 1770 per Actie entfallen. Mit weiterer Hinzurechnung der Dividenden von fl. 200 per Jahr würde daher der Curs der Nordbahnactien ziemlich genau jenem Ergebnisse entsprechen, das bei einer Liquidation der Gesellschaft herauskäme, falls die Bahnstrecke nach dem Buchwerthe abgelöst werden sollte. Dem Staate aber verbliebe von den 15 Millionen des Gesammteinkommens nach Abzug der Einkünfte aus den im Besitze der Unternehmung zurück behaltenen Werthen und nach Abzug des Zinsenerforderisses für die Ablösungssumme von 100 Millionen Gulden, ein Einkommenüberschuß von mindestens 8 Millionen Gulden.

Nach der dritten Rechtsauffassung verblieben der Gesellschaft nur die Zugehörungen der Nordbahnstrecke und nicht diese selbst, während letztere dem Staate kostenlos anheimzufallen hätte. — Wir haben in früheren Aufsätzen nachgewiesen, daß vom gesetzlichen Standpunkte ein Anderes gar nicht möglich ist. — Hier hätte der Staat, um in den vollkommenen Besitz der Bahn zu gelangen, einen Werth von 54 Millionen Gulden abzulösen; davon wären 30 Millionen gegen die noch nicht amortisirten Prioritäten zu compensiren, so

daß 24 Millionen Gulden an die Actionäre hinausbezahlt werden müßten. Außerdem besäßen diese noch die nicht zum eigentlichen Bahnunternehmen gehörigen Montanwerke, Kohlenbahnen, Realitäten, Materialien rc., die etwa 32 Millionen betragen. Dies ergäbe als lastenfreien Gesammtbesitz 56 Millionen Gulden oder fl. 750 pr. Actie, mit Hinzuzählung der dreijährigen Superdividenden. Dem Staate verbliebe hier ein Zinsenüberschuß von jährlich $12^3/_4$ Millionen oder ein Capitalswerth von reichlich 250 Millionen Gulden.

Mit dieser Ermittlung des Werthes der Nordbahn und ihrer Zugehörungen können wir uns kaum einverstanden erklären, weil die Grundlagen für die Werthbestimmung nicht richtig sind. Um die Höhe der Dividenden als Basis für die Werthbestimmung anzunehmen, müßten diese erstens nach einem mehrjährigen Durchschnitte berechnet, und zweitens müßten selbe zuverlässig genau sein. Beides ist aber hier nicht der Fall. Es werden einerseits die Dividenden vom Jahre 1882 angenommen, welche am höchsten von allen bis nun ausbezahlten sind, und dann bemerkt das genannte Blatt selbst, daß die Verwaltung bezüglich des Reineinkommens die Tendenz befolgt, nicht volle Klarheit zu verbreiten. Die „Wiener Allgemeine Zeitung" führt an einer anderen Stelle an, daß die Nordbahnactien nach den bezahlten Dividenden eigentlich fl. 3700—4000 im Curse stehen sollten. Die bis nun bezahlten Dividenden betrugen im Jahre 1882 fl. 172.50 und waren die höchsten, die ausbezahlt wurden. Es würde daher eine Curshöhe pr. fl. 3440 per Actie den Dividenden entsprechen. Das Blatt erklärt den niedrigen Stand damit, daß es annimmt, es sei ein instinctives Gefühl vorhanden, daß das vermeintliche Recht der Gesellschaft auf Verlängerung oder Ablösung des Privilegiums auf Sand gebaut ist. Mit den letzteren Ansichten könnten wir uns schon eher einverstanden erklären als mit den ersteren. — Nach Say bestimmt die Nutzbarkeit der Dinge den Werth derselben. Die Nutzbarkeit der Nordbahnactien wird und kann aber in Hinkunft nicht mehr dieselbe sein, wie sie gegenwärtig ist. Bei der Werthbestimmung muß aber auf die Zukunft Rücksicht genommen werden. Die Höhe der Dividenden der Nordbahnactien kann in Hinkunft nicht mehr dieselbe sein wie sie heute ist, gleichviel, ob der Staat die Bahn einlöst oder blos den Betrieb übernimmt oder ob letzterer in den Händen der Unternehmung bleibt.

Die Nordbahn hat seit ihrem Bestehen die Summe von fl. 613,253.030 Bruttoeinnahmen erzielt und hat hievon fl. 209·6 Millionen, daher fast 24% Superdividenden an die Actionäre ausbezahlt! Solcher Dividenden kann sich wohl keine zweite Gesellschaft rühmen. Wie ward das möglich? Auf folgende Weise: Der Art. 8 der Concessionsurkunde vom Jahre 1836 berechtigt die Nordbahn, die Fracht für die von ihr verführten Gegenstände selbst zu bestimmen. Von dieser Berechtigung hat sie einen so ausgedehnten Gebrauch gemacht, daß sie, wie sie selbst zugibt, $3^1/_2$ bis 4 Millionen weniger einnehmen würde, wenn nur die Tarife für die Kohlen auf das Niveau der Staatsbahnen zurückgeführt würden. Mit nur wenigen Ausnahmen hat die Nordbahn unter allen Bahnen der Monarchie die höchsten Tarife, und man wird nicht zu hoch greifen, wenn man den Betrag, der aus den im Verhältniß zu anderen Bahnen höheren Tarifen resultirt, mit 6 Millionen Gulden pr. Jahr annimmt. Dieser Art. 8 der Privilegiumsurkunde, dieses Zwing-Uri, muß fallen, fallen um jeden Preis; die Macht der Verhältnisse fordert dies gebieterisch, und diese ist stärker als Menschen. Wenn es auch durch irgend einen Coup jetzt gelingen würde, dieses Monopol aufrecht zu erhalten, so würde und müßte diese Frage immer

wiederkehren, und jedes Ministerium und jedes Parlament würde sich damit zu beschäftigen haben. Diese Frage blieb bis nun auch nur darum ruhen, weil die Privilegiumsfrage vor der Thüre stand und man mit der Lösung der letzteren die Lösung der ersteren für unzertrennlich hält. Man wird unter allen Umständen mit derselben rechnen müssen. — Wie sieht es aber weiter mit der Gebarung der Nordbahn aus?

Die Unternehmung hat

ein Actiencapital von	fl. 78,236.812
und ein Prioritätencapital von	„ 32,596.325
ferner die von der Regierung übernommenen Krakau-oberschlesischen Prioritäten und Obligationen per	„ 2,340.150
zu verzinsen. — Der Reservefond für unvorhergesehene Fälle betrug im Jahre 1881	„ 10,612.272
jener für Erneuerung der Schienen	„ 938.695
der Pensionsfond	„ 5,287.661
Bis zum Jahre 1881 wurden amortisirt Prioritäten per . .	„ 12,156.175

Vom Actiencapital wurde trotz der pyramidalen Einnahmen nichts amortisirt! Also in siebenundvierzig Jahren wurden 209·6 Millionen Gulden Superdividenden gezahlt, hingegen vom Anlagecapitale nur 12 Mill. amortisirt. Wenn man für Amortisation des Anlagecapitals nur $1^1/_2$ Mill. per Jahr annimmt, und wenn man die in Folge der hohen Tarife mehr eingehobenen 6 Mill. hinwegrechnet, so werden die Superdividenden weniger fett ausfallen. Weil man aber mit Bestimmtheit annehmen muß, daß die Tarife ermäßigt, und daß für die Amortisirung des Anlagecapitales größere Summen als bisher hinterlegt werden, daß sonach die Dividenden in Hinkunft auch niedriger sein müssen, so kann man mit Bestimmtheit sagen, **daß der Curs der Nordbahnactien heute nicht nur nicht zu tief, sondern daß er zu hoch ist.**

Nach einer Version soll unter den Bedingungen, unter welchen die Regierung der Unternehmung das Privilegium auf fernere 30 Jahre verlängern will, jene sein, daß die Unternehmung innerhalb dieser Zeit das ganze Actiencapital amortisire. Hiezu würden circa 3·8 Mill. Gulden jährlich nothwendig sein. Wenn nun die Tarife nur so viel reducirt werden — und etwas muß in dieser Beziehung ja doch geschehen — daß selbe mit den Tarifen anderer Privatbahnen gleichgestellt werden, so kann, wenn die Menge der verfrachteten Güter in jener Höhe angenommen wird, wie selbe in den letzteren Jahren verführt wurden, nicht einmal die Hälfte des gegenwärtigen Betrages für Auszahlung von Superdividenden verwendet werden und die Actien müssen in ihrem Curswerthe verlieren. Die Annahme, daß eine namhafte Ermäßigung der Tarife die Ertragsüberschüsse nicht wesentlich reduciren werde, weil das Quantum der Frachten sich steigern müßte, scheint uns nicht ganz richtig zu sein, weil beispielsweise die Kohlentarife heute um 70% höher als die der Staatsbahn stehen und eine Vermehrung dieser Frachten um 70% kaum möglich sein dürfte, und dies um so weniger, wenn im Laufe der Zeit parallele Bahnen entstehen, weil mit dem Privilegium auch die der Unternehmung mit dem Hofkanzleidecrete vom 9. April 1844 zugesicherte diesbezügliche Begünstigung erlischt.

Während die Dividenden der Nordbahnactien vom Jahre 1877 bis 1881 gleich blieben und fl. 152 per Jahr betrugen, stieg der Curs der Actien von fl. 2100 bis fl. 2330, und je näher der Termin für die Erlöschung des Privilegiums heranrückt, und je mehr die Wahrscheinlichkeit für eine fernere gute

Verzinsung schwindet, desto höher stiegen die Actien im Curse und sie standen vor Kurzem auf fl. 2700. Seit ungefähr 14 Tagen, seitdem die Agitation gegen die Nordbahn in weiteren Kreisen um sich greift, hat der Curs der Nordbahnactien allerdings eine Reduction erfahren.

Es muß mit Bestimmtheit angenommen werden, **daß der Curs der Actien kein natürlicher, sondern ein erkünstelter ist.** Der Unternehmung mußte es darum zu thun sein, bei Beginn der Verhandlung über die Frage betreffs des Eigenthums des Bahnkörpers und der Privilegiumsverlängerung der Regierung mit Summen entgegenzutreten, die durch ihre Höhe imponiren, und dies allein war Grund genug für die hohen Curse. Ein zweiter Grund, warum die Curse so hoch gehalten wurden, ist der, weil man in gewissen Kreisen glaubt, bei einer Verstaatlichung der Bahn müsse die Regierung die Actien um jenen Preis übernehmen, welchen selbe zur Zeit der Verhandlung haben. Wir wiederholen daher: der Curs der Nordbahnactien ist kein natürlicher, sondern er ist erkünstelt und es wäre ein großer Fehler, selben zum Nachtheile der Bevölkerung, vor allem der Landwirthe, als Grundlage für die Werthbestimmung des Vermögens der Unternehmung hinzustellen.

Die Nordbahnfrage vom Standpunkte der Regierung betrachtet.

(„Wiener Landwirthschaftliche Zeitung“ Nr. 1765 vom 28. November 1883.)

Wir haben in einer Reihe von Artikeln die Nordbahnfrage ventilirt, und haben bei Besprechung dreier Brochuren den Rechtsstandpunkt dieser Frage erörtert; wir haben das Gebahren der Unternehmung beleuchtet und haben die financielle Streitfrage mit einigen Strichen gezeichnet; es sei uns nun gestattet, diese Frage vom Standpunkte der Regierung zu betrachten.

Seit wir den ersten Artikel in der Nordbahnfrage veröffentlichten, hat sich die Situation wesentlich geändert. Als wir damals unsere Ansicht offen, unumwunden und ohne jeden Rückhalt aussprachen, standen wir allein; heute ist dies nicht mehr der Fall. Es haben sich gewichtige Stimmen vernehmen lassen, welche die Verstaatlichung dieser Bahn fordern. Erst jüngst constatirte Kammerrath Singer in seinem Referate über die österreichischen Eisenbahnen, daß nur eine baldige Verstaatlichung uns aus dem Marasmus retten könne. In allerneuester Zeit haben die Krakauer und Brünner Handelskammer, der Bielitzer und Wiener Gewerbeverein, endlich der Wiener Gemeinderath in dieser Angelegenheit sich geäußert, ja selbst die Börse hat durch ein bedeutendes Fallen der Nordbahnactien ihrer Meinung Ausdruck gegeben. Wären unsere tonangebenden Blätter nicht gar so „nordbahnfreundlich“ gesinnt, es müßten noch mehr Kundgebungen zu verzeichnen sein. Wir glauben aber, daß dies in kurzer Zeit der Fall sein wird, **und insbesondere die Landwirthe, welche bei der Einkommensteuerfrage der Südbahn den Ton angegeben haben, dürfen in der Nordbahnfrage nicht schweigen.** — Die Regierung kann heute nicht mehr sagen, daß die Geschäftswelt, die Industriellen und der Gewerbestand, sowie die Landwirthe das Gebahren der Nordbahn billigen. — **Von einer Verlängerung des Privilegiums brevi manu,** wie man das noch vor kurzer

Zeit glauben machen wollte, **kann heute keine Rede mehr sein,** und die Entscheidung der Frage über das Eigenthumsrecht an dem Bahnkörper muß der Volksvertretung überlassen werden. Das sind einstweilen Resultate, welche die „Wiener Landwirthschaftliche Zeitung“ errungen hat.

Der Regierung, welche in dieser Beziehung der öffentlichen Meinung Rechnung getragen hat, kann aber darum nicht jeder Vorwurf erspart werden, denn der Umstand, daß sie sich in ein absolutes Schweigen hüllte und so die Meinung über bestehende Abmachungen zwischen ihr und der Nordbahn aufkommen ließ, hat zur Irreleitung des Publicums beigetragen, und das war ihrem Ansehen nicht förderlich. Auch in solchen Kreisen, welche der Regierung nahe stehen, wird dieser Vorgang nicht gebilligt, und sagt beispielsweise Regierungsrath Kohn im Eisenbahnjahrbuche pro 1882: „Die österreichische Eisenbahnpolitik erscheint noch immer nicht vollkommen klar gestellt; es ist hoch an der Zeit, sich offen zu erklären, ob man sich dem Verstaatlichungsprincipe zuneige oder nicht; die öffentliche Meinung hat ein Recht, dies zu verlangen.“

Nach der allgemeinen Constellation, sollte man meinen, ist es gar keiner Frage unterworfen, was die Regierung zu thun hat, nachdem selbe durch die Uebernahme der Westbahn und durch die Verhandlungen mit der Franz Josefsbahn sich für die Verstaatlichung erklärt hat. Der Regierung stehen bedeutende Erfahrungen zu Gebote, und wenn das Sprichwort, daß man durch Schaden klug werde, Recht behält, so muß die österreichische Regierung in Eisenbahnfragen bereits Capacitäten ersten Ranges aufzuweisen haben. — Sie haben nun genug zu thun. Da haben wir vor Allem das Privilegium der Nordbahn, welches der Metropole des Reiches mehrere Millionen und den an der Nordbahn gelegenen Landgütern wenigstens eine Million jährlich mehr über dem allgemeinen Durchschnittspreis für zugeführte Güter kostet; da haben wir die Südbahn, an welche die Regierung seinerzeit die lombardo-venetianischen Linien mit einem Verluste von 18 Millionen Gulden, und die südösterreichischen Staatsbahnen, dann die Wien-Triester Linie mit einem Verluste von 62 Millionen Gulden verkaufte, von der sich die Regierung später die Einkommensteuer erkämpfen mußte, und mit der sie heute noch wegen Rückzahlung einer unverzinslichen Schuld von 38 Millionen Gulden im Processe steht; da haben wir die Rudolfsbahn, welche dem Staate jährlich 6 Millionen Gulden kostet; da haben wir die Subventionen der garantirten Eisenbahnen, welche jährlich 21·2 Millionen Gulden verschlingen; da haben wir weiters die Elisabethbahn, welche der Staat in den Betrieb übernommen hat und demnächst ablösen wird, bei welcher er pr. Actie Einen Gulden mehr an Zinsen zahlt, als die Gesellschaft gezahlt hat, welche Differenz per Jahr eine halbe Million beträgt. Endlich haben wir die Franz Josefsbahn, welche wieder nur mit bedeutenden Opfern in den Besitz des Staates gelangen wird. —

Wohin wir über die schwarzgelben Grenzpfähle blicken, überall sehen wir, daß in Eisenbahnfragen jede Regierung den Staatsgedanken und die Staatsinteressen in der prägnantesten Weise zum Ausdrucke bringt. In Ungarn wird in Eisenbahnfragen mit größerer Consequenz, zielbewußter, und mit größerem Erfolge vorgegangen als bei uns. Der Staatsbahnvertrag ist ein bedeutungsvoller Sieg des ungarischen Staatsgedankens, mit dem Ungarn den Verzicht auf die Orientanschlüsse, die Befreiung von einer mächtigen Concurrenz, die sichere Herstellung von 260 *km* Localbahnen und die Strecke Bruck-Neu-Szöny erlangt hat. — Die italienische Regierung hat speciell der Südbahngesellschaft gegenüber die Staatsinteressen derart gewahrt, daß diese Gesellschaft seinerzeit

klagen konnte, sie sei von der italienischen Regierung ausgebeutet worden, die italienische Regierung habe ihre Tarifhoheit, sowie ihr Oberaufsichtsrecht über die Betriebsführung von dem Momente an in ganz anderer Weise gehandhabt, als sie von der Bahn nichts mehr verlangen konnte. Die Ansprüche der italienischen Regierung gingen so weit, daß die Südbahngesellschaft zur Erkenntniß kam, nur durch den Verkauf der italienischen Bahnen sei eine Sanirung möglich, und ihre italienischen Strecken wirklich verkaufte. Eine Folge davon war, daß Italien kurze Zeit darnach die Baarzahlungen wieder aufgenommen hat. — Frankreich, dessen großartige Entwürfe für Eisenbahnanlagen die Welt in Staunen setzten, hat den Bau dem Staate vorbehalten, und das Cabinet Ferry will den Bau nur dann den Eisenbahngesellschaften übertragen, wenn diese sich verpflichten, 10,000 oder gar 15,000 *km* ohne Zinsengarantie herzustellen, die Tarife herabzusetzen, und die Netze vollständig neu zu bilden. — In Preußen hat erst kürzlich die Verstaatlichung von acht großen Bahnen stattgefunden.

So viel von anderen Staaten. Kommen wir auf Oesterreich selbst zurück.

Als anläßlich der Verstaatlichung der Kaiserin Elisabeth-Westbahn die Debatten im Reichsrathe geführt wurden, sagte Se. Excellenz der Herr Handelsminister Freiherr von Pino: „Abgesehen davon, daß der in Angriff genommene Bau der Arlbergbahn es für die Regierung wünschenswerth macht, ein großes Eisenbahnnetz in ihre Gewalt zu bekommen und, um den Zweck dieser Bahn vollständig zu erreichen, die Regierung nebstbei die Kronprinz Rudolfs-Bahn sequestrirt hat und den Betrieb führt, muß sie selbst kleine Staatsbahnen betreiben, um **endlich mit der Verstaatlichungsidee in der Richtung, daß die Regierung ein großes, einheitliches, zusammenhängendes, volkswirthschaftlich, commerciell und eisenbahntechnisch ausnützbares Netz in ihren Händen weiß, einen Anfang zu machen** und den praktischen Boden zu betreten." Ferner sagte Se. Excellenz: „Ist es denn ein Unglück, wenn das, was jetzt die Actionäre gewinnen, dann zwar der Fiscus oder die Eisenbahn **nicht** gewinnt, **aber die Bevölkerung**?"

Die Opposition, die damals dem Redner sehr unzart mitspielte, hat gegen diese Argumente nichts aufzubringen vermocht. — Doch blättern wir in der Debatte weiter. Der Nestor unseres Abgeordnetenhauses, dessen Worten Freunde und Gegner so aufmerksam lauschen, der Abgeordnete Dr. Herbst, sagte: „Ist es denn im gewöhnlichen Privatleben vernünftig, einen Vertrag mit einem Andern abzuschließen, wenn dem Andern eine Menge Gefahren für seine Unternehmung drohen; **ihm seine Unternehmung abzukaufen, und zwar auf Grund der Erträgnisse, welche er früher hatte, bevor diese Gefahren eingetreten sind?**" Der Abgeordnete Falke sagte wieder: „daß Oesterreich bis jetzt der einzige Staat ist, welcher die in seinem Besitze gewesenen Eisenbahnen zu einem unerhört niedrigen Preise vor zwanzig Jahren verkauft hat, wodurch ernstliche Gefahren für den Staatscredit erwachsen sind, und **daß man seitdem im Auslande mit einem gewissen Mitleide auf die handelspolitische Action unseres Reiches sieht.**"

Wenn man diese Reden liest, so glaubt man, wir befinden uns mitten in der Debatte über die Nordbahnfrage. **Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist bezüglich der nördlichen und östlichen Bahnen des Reiches ebenso der Hauptast, wie es die Kaiserin Elisabeth-Westbahn bezüglich der westlichen Bahnen ist, ohne welche ein großes, zusammenhängendes Staatseisenbahnnetz nicht denkbar ist.** Die im Bau begriffene Staatsbahn und die anderen Bahnen, welche entweder Staatsbahnen sind oder als Privatbahnen sich im Staatsbetriebe

befinden, als: die Dniesterbahn, die Albrechtbahn, die Bahn Tarnow-Orlo, die Bahn Kriegsdorf-Römerstadt und die Donauuferbahn bleiben getrennte Linien und ermöglichen kein ersprießliches Tarifsystem. **Die Regierung hat selbst den Weg bezeichnet, auf welchem sie sich zu bewegen hat, und wird von diesem nicht abweichen können, wenn sie nicht in eine Inconsequenz gerathen will. Die Summen, um die es sich hier handelt, sind zu kolossal, die Rechte der Gesellschaft zu minimal, als daß eine Abweichung der Regierung von diesem Wege möglich wäre. Jede wie immer geartete Transaction, welche diesen Intentionen nicht entsprechen würde, müßte vom großen Publicum als eine Protection der Unternehmung aufgefaßt werden und einen entschiedenen Schatten auf die Regierung werfen.**

Die Nordbahnunternehmung verlangt vom Staate ein Geschenk von wenigstens 12 Millionen Gulden per Jahr in Form der Privilegiumsverlängerung. Ein Aequivalent für dieses Geschenk sehen wir nirgends. Diese 12 Millionen, welche von dem Landwirthe, dem Gewerbs- und Handelsmann und dem Industriellen herein gebracht werden müssen, verschwinden in den Taschen von einigen Actionären und Verwaltungsräthen, welche Millionäre sind; sonst hat kein Mensch davon einen Nutzen.

Untersuchen wir die Gründe, welche einerseits die Nordbahn zu diesem Begehren ermuthigen, andererseits die Regierung zur Willfahrung bestimmen sollen; selbe können nur rechtliche, financielle, handels- und verkehrspolitische oder staatspolitische sein. — Die rechtlichen Gründe haben wir genugsam erörtert und können es dabei bewenden lassen. Die Nordbahnunternehmung weiß ja selbst keine aufzufinden, sonst würde sie, als kalte Egoistin, nicht Concessionen anbieten, wie sie es gethan hat. Wie armselig und matt nehmen sich die bis nun versuchten diesbezüglichen Anläufe aus; wie steril war beispielsweise die letzte Rallirung der Nordbahnfreunde im Saale der Wiener Ressource! — Die financiellen Gründe sprechen sämmtlich gegen die Unternehmung. Wollte diese ganz unverblümt ihr Begehren zum Ausdrucke bringen, so müßte sie etwa so sagen: „Ich bin seit beinahe einem halben Jahrhundert gewohnt, enorme Dividenden einzustreichen und habe es in dieser Stellung bereits auf 209·6 Millionen Gulden gebracht, nebst den usuellen Zinsen. Von einer solchen Melkkuh trennt man sich schwer; Regierung, sei daher so gut und verlängere das Privilegium, damit ich diese schönen Einnahmen nicht verliere!"

Die Höhe der Ablösungssumme, welche als so enorm hingestellt wird, braucht die Regierung nicht zu scheuen. Sie ermittle den Ankaufspreis, die bisherige Steuerquote und die Reineinnahmen, welche verbleiben, wenn die Tarife den heutigen Verhältnissen angepaßt sind und wenn für die Amortisirung des Anlagecapitals eine Quote bestimmt wird, und die Ablösungssumme wird dann nicht so fürchterlich erscheinen. Wir verweisen hier auf die früher angeführten Worte des Abgeordneten Dr. Herbst. — Auch um das Wohl der Actionäre braucht der Regierung nicht zu bangen, denn erstens haben diese nebst der 5%igen Verzinsung ihr Capital bereits drei- bis viermal durch die Superdividenden zurück erhalten, und zweitens sind es zumeist Millionäre, die nicht nur den Rückgang der Curse leicht verwinden werden, sondern die auch von jeher wußten, daß die Actien über die Hälfte des jetzigen Curses fictive Werthe sind. — Der Eisenbahncredit im Allgemeinen kann und wird nicht leiden, wenn die Nordbahn mit ihren Tarifen auf das Niveau der andern Bahnen zurückgeführt wird. Wir haben gelegentlich der Verhandlung über die Einkommensteuer der Südbahn voraus gesagt, daß, wenn die Südbahn in Folge

der Steuerzahlung ein geringeres Reineinkommen haben werde, dies gar keinen Einfluß auf den Eisenbahncredit haben wird, und unsere Vorhersage hat sich glänzend bestätigt. — Bleibt noch der Staatscredit, welcher auch leiden soll. Hier ist gerade das Gegentheil der Fall. Wir verweisen auf die früher citirten Worte des Abgeordneten Falke. **Nur dann könnte der Staatscredit leiden, wenn der Nordbahnkörper der Unternehmung geschenkt und das Privilegium verlängert werden würde,** weil man schließen müßte, daß die Regierung entweder nicht gut zu wirthschaften versteht oder nicht gut wirthschaften will, da sie ihre werthvollsten Vermögensobjecte verschleudert und verschenkt, und sich einer sicheren Einnahmsquelle begibt. Man borgt nur dem gut rangirten und gut wirthschaftenden Wirthe für niedere Percente. Uebrigens haben wir in der italienischen Eisenbahnpolitik einen Beweis für unsere Anschauung. Die italienische Regierung, welche angeblich die Südbahn „ausbeutete" und deren Finanzen nach 1866 sich im klägstlichen Zustande befanden, hat unlängst die Baarzahlungen wieder aufgenommen. Einen weitern Beweis haben wir in allerjüngster Zeit auch in der Auffassung der Wiener Börse: Nordbahnactien fielen um fl. 200 und Staatspapiere gingen in die Höhe! — Die verkehrs- und handelspolitischen Gründe haben die verschiedenen Corporationen, und zuletzt der Gewerbeverein in Wien entsprechend beleuchtet, und in unserem vorletzten Artikel haben wir dasselbe gethan. — Es blieben noch die staatspolitischen Gründe. Wir wissen zwar nicht, ob und welche Gründe da vorhanden sind, aber es dürfte das europäische Gleichgewicht kaum in's Schwanken gerathen, wenn die Nordbahn aus den Händen Rothschilds und seiner Consorten in die des Staates übergeht. —

Weil nun die meisten Staaten sich für das Princip der Verstaatlichung der Eisenbahnen erklärt haben, und weil unsere Regierung selbst sich zu diesem Principe bekennt, weil weiters gar keine Gründe vorhanden sind, um das Begehren der Nordbahnunternehmung zu rechtfertigen, so ist es die Pflicht der Regierung, den Nordbahnkörper als Staatseigenthum zu reclamiren, die Nordbahnunternehmung entsprechend zu entschädigen und den Betrieb der Bahn zu übernehmen. Die Regierung braucht nicht zu bitten, wo sie fordern kann. Sie wird auch nicht allein stehen. Sie kann sich auf die gesammten Vertreter der Landwirthschaft, auf die Industrie, den Handels- und Gewerbestand, auf die Vertretungen der vornehmsten Städte und Corporationen, insbesondere aber auf das Bewußtsein ihres guten Rechtes stützen. Die Regierung gehe mit Beruhigung und zielbewußt an die Lösung dieser Frage, und kümmere sich nicht darum, wenn sich unterdessen die gewisse „Million der Nordbahn" zu regen beginnt; wenn eine feile, nur dem Capitale dienende Presse in die Welt hinaus posaunt, in den Actien der Nordbahn sei die Anlage des arbeitenden und mühevoll sparenden Bürgers, der Sparpfennig des altersschwachen Greises bedroht, als wäre von den Postsparcassen die Rede; — sie kümmere sich nicht, wenn dieselbe Presse Beunruhigung in das Publicum dadurch hinein zu tragen sucht, daß sie das Schreckgespenst des bedrohten Staatscredites ausmalt, daß dieselbe Presse die untersten Schichten der Bevölkerung aufzuwühlen sucht und die Erhöhung der Zinskreuzer als unausbleibliche Folge der Verstaatlichung der Nordbahn hinstellt. Die Regierung kümmere sich endlich nicht um jene bestellten Versammlungen, in welchen Rabulisterei die Hauptrolle spielt und mit der Berufung auf des Kaisers Wort so ungescheut Mißbrauch getrieben wird.

Wir können der Regierung nicht warm genug empfehlen in der vorliegenden Frage sich stark zu zeigen und dem Verlangen des Publicums gerecht zu werden. Die Regierung vergegenwärtige sich nur, welche Anstrengungen sie sonst macht, wenn es sich um große oder kleine Steuerbeträge handelt! Noch sind die Debatten über die Grundsteuer, die Hauszins-, Kaffee- und Petroleumsteuer zu kurze Zeit vorüber, um vergessen zu sein, und jeden Tag werden wir an die bedrängte Finanzlage des Staates gemahnt. Der Abgeordnete Dr. Roser bringt seit fast einem Decennium in jeder Session des Reichsrathes seinen Antrag auf Aufhebung des Lottospieles, dieser Pestbeule der armen Bevölkerung, ein. Dieses Lotto trägt dem Staate jährlich acht Millionen Gulden (ziemlich genau so viel beträgt der Gewinn der Nordbahnactionäre). Der Staat braucht aber diese acht Millionen, denn die Finanzlage ist zu ernst, heißt es gewöhnlich und darum läßt er die armen Leute spielen und selbe moralisch und financiell zu Grunde richten. — Der Staat kann, wie immer und immer wieder erklärt wird, auch auf die kleinsten Beträge nicht verzichten. Der **Zeitungsstempel wird eingehoben und Fachblättern dadurch, daß sie für längstvergangene Zeiten den Zeitungsstempel nachträglich zahlen müssen, geradezu die weitere Existenz untergraben. Selbst jene Zeitungen, die mit Verzicht auf jeden pecuniären Vortheil, sich die Aufgabe stellten, die Cultur unter die in jeder Beziehung stiefmütterlich behandelte Landbevölkerung zu tragen, selbst diese Zeitungen müssen den Stempel bezahlen, der, eine wahre Bagatelle für den Staat, das Blatt dem nach Aufklärung lechzenden kleinen Grundbesitzer, der jeden Kreuzer zehnmal umwenden muß, bevor er selben ausgibt, so vertheuert, daß ihm der Bezug unmöglich wird.** Sehen wir dagegen, wie der Staat in seinen Ausgaben kargen muß: Von unserer braven Armee liegen alljährlich eine erschreckende Anzahl junger Leute krank in den Spitälern, wegen mangelnder Ernährung; dies haben wir im Abgeordnetenhause vom Ministertische bestätigen gehört. Was Napoleon I. der Armee in Italien einst zugerufen: „Soldaten, Ihr habt Hunger, aber der Staat kann Euch nichts geben, er hat kein Geld!“, das muß unser Staat heute noch unseren Soldaten zurufen. Heute, wo das Kilogramm Rindfleisch achtzig Kreuzer kostet, servirt man dem Soldaten ein Mittagessen, das nicht mehr als sechzehn Kreuzer kosten darf! Das Brot, dessen schlechte Qualität man anerkennt, wollte man verbessern; man hatte aber nicht die Mittel, um ein besseres Mehl zu bewilligen, daher versuchte man es mit einer Aenderung der Form, und anstatt dem „Laibe“ sollte das „Strizzel“ den Soldaten besser nähren.

— — — — — — — — — — — — — — — — — — —

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Die Nordbahn und die Landwirthe.

(Ein Wort an unsere landw. Vereine.)

(„Wiener Landwirthschaftliche Zeitung“ Nr. 1769 vom 12. December 1883.)

Die Proteusgestalt der Nordbahnfrage zwingt uns, immer wieder auf dieselbe zurückzukommen. Sie ist ihrer Natur nach keine ausschließlich juridische, financielle, national-ökonomische, staats- oder handelspolitische, ebensowenig eine ausschließlich verkehrspolitische, communale, gewerbliche oder landw. Frage, sondern Alles das zusammengenommen, eine Universalfrage des wirthschaftlichen

Lebens Oestrrreichs, ein bis zu ihrer definitiven Lösung unerschöpflicher Gegenstand, welcher immer wieder angeregt werden muß, wenn eine richtige Entscheidung getroffen werden soll.

Man sollte zwar mit Recht voraussetzen können, daß über die Art der Lösung alle Factoren, die Bevölkerung, die Volksvertretung und die Regierung eines Sinnes sind, und daß namentlich die öffentliche Presse einer solchen Machtfrage gegenüber, die doch nur im Parlamente endgiltig zur Austragung gebracht werden kann, in ihrer Gesammtheit entschieden Stellung nehmen müsse, will sie von ihrem erhabenen Berufe als Hüterin des öffentlichen Wohles nicht stillschweigend abdiciren. Was sehen wir dagegen? Ihre sonst tausendstimmige, geschwätzige Zunge, die auch nicht die kleinste häusliche Affaire durchzuhecheln verschmäht, wenn sie derselben nur halbwegs eine interessante Seite abzugewinnen vermag; sie, die sonst gewohnt ist, hoch und niedrig, Private sowohl wie Regierung und Parlament auf ihren kritischen Secirtisch zu legen und nach allen Regeln der politischen Anatomie zu zerfasern, — diese scharfe Zunge ist bei dieser eminenten Staatsangelegenheit, bei welcher es sich um das Wohl und Weh vieler Millionen von Staatsbürgern, um Aufschwung oder Niedergang des staatlichen Lebens handelt, plötzlich wie gelähmt, keines Wortes mächtig; selbst das einzige Organ, das uns in der Bekämpfung einer übermächtigen, rücksichtslosen und unersättlichen Eisenbahngesellschaft bisher zur Seite gestanden, verstummt nun wie die übrigen, nordbahnfreundlich „angehauchten" Tagesblätter, die Fortsetzung des Kampfes uns allein überlassend.

Wenn die Presse als Vertreterin der öffentlichen Meinung zu betrachten ist — und bisher hat sie als solche immer gegolten — dann ist's um den wahren Ausdruck derselben traurig bestellt; wir wenigstens wollen uns nicht zum Vorwurf machen lassen: qui tacet, consentire videtur; die öffentliche Meinung soll in der Presse nicht ganz ohne Vertreter sein. Deshalb werden wir, bis man uns von anderer Seite zu Hilfe kommt, der wahren öffentlichen Meinung unentwegt unsere Stimme leihen und jede Phase dieser Staatsangelegenheit, deren Lösung vor Allem uns Landwirthen so nahe geht, in den Kreis unserer Besprechung ziehen. Wir fühlen uns hiezu umsomehr ermuthigt, als unsere im Interesse der Landwirthschaft geltend gemachten Beschwerden, unsere Forderungen um Verstaatlichung der Nordbahn in vielen Kreisen lebhaften Widerhall gefunden und hoffentlich nicht ohne nachhaltige Wirkung bleiben werden.

Zu unserem Bedauern haben wir zwar bisher den Kampf zur Wahrung der landw. Interessen Oesterreichs der Nordbahn gegenüber so gut wie allein führen müssen; doch hoffen wir nicht lange mehr isolirt zu bleiben, da, wie wir aus guter Quelle erfahren, im Schoße der k. k. Landwirthschaftsgesellschaft in Wien und des Clubs der Land- und Forstwirthe in Wien in Sachen der Nordbahn Schritte vorbereitet werden, die mit den bisher von uns angestrebten im vollsten Einklange stehen werden. Wird erst die Sache einmal von dieser Seite in Fluß gebracht, so werden auch die übrigen Landwirthschaftsgesellschaften und Vereine der Provinzen kaum länger zögern, sich der Bewegung anzuschließen und eine unwiderstehliche Phalanx zu bilden wie zur Zeit des Kampfes mit der Südbahn siegreichen Angedenkens.

Zur Beschleunigung der Action versandten wir soeben an alle landw. Corporationen Oesterreichs eine Sammlung sämmtlicher, auf die Nordbahnfrage Bezug habenden, in der „Wiener Landw. Zeitung" erschienenen Artikel, mit einem Aufrufe an die Landwirthe Oesterreichs zur Stellungnahme in Sachen der

Nordbahnverstaatlichung in Form einer Brochure. Möge keine unserer Gesellschaften, keiner unserer Vereine säumen, seiner Pflicht gegen die Landwirthe nachzukommen!

Noch vor wenigen Jahren hatten unsere landw. Compatrioten jenseits der Leitha von der maßlosen Willkür der Privateisenbahnen, Allen voran von der österreichischen Staatsbahn und der Südbahn ganz ähnliche Unbilden zu erleiden, wie die übermüthige Nordbahn solche der österreichischen Landwirthschaft fühlen läßt. Um dieses unerträgliche Joch abzuschütteln, veranlaßte im Jahre 1880 der Landesagriculturverein eine Landesenquête in Köztelek, dem Sitze des Vereines, zu welcher die einberufenen Experten des Landes aus allen Gesellschaftsschichten schaarenweise herbeiströmten und gruppenweise, je nach dem gerade auf der Tagesordnung stehenden Gegenstande, alle ihre Gravamina niederlegten. Die Sitzungen, in welchen der Minister für Ackerbau, Industrie und Handel meist selbst präsidirte, nahmen, Vor- und Nachmittags tagend, fast einen Monat in Anspruch; die Enquête jedoch ermüdete nicht, bis auch der letzte Gegenstand des Programmes durchberathen, alle Beschwerden des Landes auf dem Gebiete der Landwirthschaft, der Industrie und des Handels blosgelegt waren. Daß es an drastischen Schilderungen und stürmischen Auftritten in den Sitzungen der Enquête nicht fehlte, versteht sich bei dem leicht entzündlichen Blute der Magyaren von selbst. Das von der Enquête verarbeitete Material war ein so riesiges und massenhaftes, daß die Sichtung desselben und die Ausarbeitung des officiellen, mehrere Bände umfassenden gedruckten Berichtes über ein Jahr in Anspruch nahmen.

Schon wollte man glauben, daß das Resultat auch dieser Monstreenquête spurlos im Sande verlaufen werde, als der Nutzeffect nach und nach fühlbar zu werden begann. Jene vielfach unterschätzte, ja vielfach verhöhnte Enquête legte den Grund zu der bald darauf inaugurirten neuen Verkehrspolitik der Regierung, vermöge welcher es derselben gelungen, die Macht der übermächtigen österreichischen Staatsbahn und Südbahn zu brechen, die allgemein für unmöglich gehaltene Dualisirung der ersteren durchzusetzen, letztere aber durch den Bau der Ofen-Fünfkirchner Bahn und die Uebernahme der Donau-Draubahn in den Staatsbetrieb vollkommen zu paralysiren. Wir haben ferner gesehen und sehen es heute noch, welch' schwere Opfer die Bevölkerung Ungarns gebracht und noch fortwährend freudig bringt, um sich durch den Ausbau des Fiumaner Hafens eine Weltstraße zu sichern, sich von dem Monopole des österreichischen Lloyd durch die Errichtung der Seedampfschifffahrtsgesellschaft „Adria“ zu emancipiren, das von der Regierung auf den Schild erhobene Verstaatlichungssystem nach Kräften zu unterstützen, weil man nur so zu einer vernünftigen Regulirung der Eisenbahntarife, Aufschwung des Verkehrswesens und Erschließung reichlicher fließender Finanzquellen gelangen kann, wie es schon jetzt an thatsächlichen Beweisen hiefür nicht fehlt.

Wir sehen ferner einen weiteren Beweis der zielbewußten Verkehrspolitik Ungarns in der raschen Vollendung der Budapest-Semliner Bahn, durch welche das ungarische Staatsbahnnetz erst seine volle Bedeutung erlangt; in dem Bestreben der Regierung, alle Fäden dieses Netzes, ohne Gruppenunterschied, in der Hauptstadt zu concentriren, also nichts weniger als dem Decentralisationsprincipe zu huldigen. Durch die Semliner Bahn wird sie in den Stand gesetzt, auf die Donaudampfschifffahrtsgesellschaft einen Druck zu üben, welcher sich gewiß für diese bald in sehr unliebsamer Weise fühlbar machen dürfte und Ursache zur weiteren Verschleppung der Donauregulirung werden

kann, wenn von österreichischer Seite nicht auf stricte Einhaltung der im Berliner Vertrage von Ungarn übernommenen Verpflichtungen gedrungen wird.

Als eine weitere Folge jener epochalen Landesenquête sahen wir den Landesverband der landw. Vereine Ungarns mit dem Landesagriculturvereine an der Spitze entstehen, wodurch eine einheitlichere und energischere landw. Interessenvertretung erzielt und viele neue Institutionen geschaffen wurden, die sonst schwerlich zu Stande gekommen wären. Wir nennen nur den Oekonomenclub in Budapest, an welchem sich alle Koryphäen des Landes betheiligen, den Landesmusterkeller, den Verein der Spiritusinteressenten, die Zuchtviehmärkte und andere nützliche Einrichtungen, deren Wurzel von jener Monstreenquête ausging.

Doch, wozu sollen wir uns weiter in Beispielen erschöpfen, um zu zeigen, was eine Nation vermag, wenn sie die Devise: „Hilf Dir selbst, so wird Dir Gott helfen!" ernstlich auf ihre Fahne schreibt? Es ist eine vor Augen liegende, unleugbare Thatsache, daß der immer sichtlicher zu Tage tretende segensvolle Umschwung in der ungarischen Staatsverwaltung ab initio der Initiative der ungarischen Landwirthe zuzuschreiben ist; daß sich die Regierung aus jenen bescheidenen Kreisen die Idee zur gedeihlichen Sanirung der zahllosen volkswirthschaftlichen Krebsschäden geholt.

Es hieße unseren landw. Corporationen eine Beleidigung zufügen, wenn wir nur im Entferntesten von der Supposition ausgehen wollten, dieselben wären einer solchen Aufraffung, wie die Landwirthe Ungarns bewiesen, nicht fähig; die vor einigen Jahren durch ihre Intervention bewältigte Steueraffaire der Südbahn spricht laut genug für das Gegentheil. Man geht in den maßgebenden landw. Kreisen offenbar von der irrigen Ansicht aus, die Sache sei noch nicht so pressant, da das Privilegium der Nordbahn erst nach zwei Jahren abläuft; es empfehle sich daher, vorerst abzuwarten, wie der Handel und die Industrie Stellung dazu nimmt.

Das ist ein beklagenswerther Irrthum, welcher nur mißliche Folgen haben könnte. **Was muß sich die Regierung denken, wenn sie die Repräsentanten der zahlreichsten und wichtigsten Steuerclasse — die Landwirthe — der ganzen Bewegung gegenüber indifferent und unthätig sieht? Müssen sich unter solchen Auspicien die Matadore der incriminirten Bahn nicht vergnügt die Hände reiben und uns für harmlose Schwätzer betrachten? — Wie sollen wir uns für die Mißhandlung der landw. Interessen dann noch weiter exponiren, wenn uns die Betreffenden gleichsam stillschweigend desavouiren? Muß da nicht jeder einzelne Landwirth an einer wirksamen Vertretung seines Standes verzweifeln?**

Und nun, nachdem wir unseren Standpunkt als publicistisches Organ den berufenen Vertretern der landw. Interessen gegenüber klar gestellt, erübrigt uns nur noch, einige Einwürfe, die man uns zum Theil auf unsere früheren Ausführungen gemacht, theils von gewissen Blättern erhoben worden sind, auf ihren wahren Werth zurückzuführen.

Vor Allem aber will man uns glauben machen, daß die Verstaatlichung, bez. die Verweigerung der Privilegiumsverlängerung der Regierung eine Unmasse von Processen von Seite der Nordbahn zuziehen würde, über deren eventuellen Ausgang sich die Regierung schwerlich einer Täuschung hingeben könnte; abgesehen davon, daß die Nordbahn bis dahin — und das dürfte hübsch lange währen — als beatus possidens ihr Privilegium weiter genießen könnte.

Wir nehmen das für einen unschuldigen Schreckschuß, der nichts weiter auf sich hat, als blos — lächerlich zu sein. Als ob der Regierung nicht gesetzliche Mittel genug zur Verfügung ständen, die Nordbahngesellschaft zu depossediren, wenn sie es nur ernstlich wollte! Ein Wort darüber weiter zu verlieren, wäre nach unseren früheren Ausführungen höchst überflüssig.

Bekanntlich hat auch der Wiener Gemeinderath mit Rücksicht auf die Approvisionirungsverhältnisse der Residenzstadt Wien gegen die Nordbahn Stellung genommen. Die nordbahnfreundlichen Blätter suchen nun den Gemeinderath einzuschüchtern, indem sie demselben zu bedenken geben, daß die Verstaatlichung der Nordbahn, auch den Wegfall des Communalsteuerzuschlages für die große Unternehmung, ferner den Wegfall gewisser städtischer Gebühren und damit auch die Erhöhung der Zinskreuzer zur unbedingten Folge haben müßte. Durch letztere Aussicht sucht man die Volksmassen gegen die Stellungnahme des Gemeinderathes aufzustacheln. Alle diese Bedenken werden gegenstandslos dadurch, daß im Falle der Verstaatlichung die Regierung jedenfalls die Commune für den Entgang des Communalsteuerzuschlages in anderer Weise entschädigen würde, wie sie thatsächlich gelegentlich der Verstaatlichung einer anderen Bahn eine entsprechende Entschädigung bereits zugesagt.

Für unseren Verstand bleibt es absolut unfaßbar, wie sich die Regierung eine so seltene, dabei so überaus günstige Gelegenheit zur Verbesserung unserer zerrütteten Finanzen entgehen lassen könnte, wie eine solche die Verstaatlichung der Nordbahn darbietet. Oder sollte das Verstaatlichungsprincip, das nun auch die österreichische Regierung aufgenommen, hier nach anderen Normen zu behandeln sein, als jenseits der Leitha? Wir glauben, und viele unserer Mitbürger werden es auch glauben, daß ein Staat, dessen Ausgaben in den letzten vier Jahren von 419 auf 511 Millionen, demnach um 92 Millionen, dessen Einnahmen wohl auch um 80 Millionen zugenommen, dessen Bilanz aber trotzdem eine Verschlechterung von 12 Millionen erfahren; ein Staat, dessen Staatsschuld, die vor dieser Periode das nette Sümmchen von 3 Milliarden Gulden betrug, innerhalb der letzten vier Jahre um 273 Millionen gestiegen und abzüglich der schwebenden Schuld immer noch eine Schuldenzunahme von 250 Millionen nachweist, daß ein solch' armer Staat nicht das Recht haben kann, so kostbare Geschenke zu machen, als die Verlängerung des Nordbahnprivilegiums wäre, an eine Gesellschaft zumal, die der Monarchie unberechenbaren Schaden zugefügt und noch ferner zufügen würde; wir können es nicht glauben, daß man diesen Pfahl in unserem Fleische, diesen trennenden Keil zwischen dem westlichen und nordöstlichen Netze der Staatsbahnen länger dulden könnte; und damit solch' Ungeheuerliches nicht geschehe, müssen die Völker Oesterreichs fest zusammenstehen und ihr einstimmiges Veto einlegen!

Dürfen Oesterreichs Landwirthe es zulassen, daß die Nordbahn nicht verstaatlicht werde?

(„Wiener Landwirthschaftliche Zeitung“ Nr. 1510 vom 26. Jänner 1884.)

Die Landwirthe entbehren eigener Vertretungen. Sie besitzen nicht, analog den Handel- und Gewerbetreibenden, eigene Institutionen, die das Recht einerseits und die Pflicht andererseits haben, peremptorisch gegen jede Unbill, die ihnen droht, ihr Veto einzulegen. Ihre einzige Zuflucht sind ihre Journalistik und ihre Vereine.

Eine Unbill schlimmster Art würde ihnen zugefügt werden, wenn es den omnipotenten Millionären der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gelänge, das Privilegium dieser Bahn, das durch fünfzig Jahre wie ein Alp auf der Bevölkerung gelegen ist, verlängert zu erhalten. Immer näher rückt der Augenblick, wo die Würfel der Entscheidung fallen müssen; jede Minute muß nun ausgenützt werden, will nicht Oesterreichs landw. Bevölkerung plötzlich vor einem fait accompli stehen und sich sagen: Es ist zu spät! Die sogenannte öffentliche Meinung schweigt. Blätter, die der Manchesterpartei angehören, jene, die die Devise „Schutzzoll" auf ihr Panier geschrieben haben, liberale, conservative und reactionäre Zeitungen, nationale, ultramontane und feudale — sie alle schweigen. Dafür tauchen allenthalben redegewandte Männer auf, um ihren ganzen juridischen Scharfsinn aufzuwenden, zu beweisen, daß der Staat die Nordbahn doch nicht gut verstaatlichen könne, und den Sirenen gelingt es, selbst patriotische Männer, ehrenhafte Charaktere zum Schwanken zu bringen. Um so entschiedener müssen denn unsere landw. Vereine ihrer Pflicht eingedenk sein und, wie **ein** Mann der Volksvertretung und der Regierung zurufen: Thuet Eure Pflicht und nur diese!

Noch immer scheint man zu zögern, an's Werk zu gehen. Immer noch scheint man nicht zu ahnen, welcher neuerlichen Belastung die Bevölkerung und in erster Reihe der landw. Theil derselben entgegengeht, wenn es jener mächtigen Clique gelingt, als Siegerin aus dem Kampfe hervorzugehen, indem sie die Regierung veranlaßt, das Privilegium zu verlängern. Wir begreifen es beinahe! Wie können wir denn auch fordern, daß man gerade **unseren** Worten glaubt, **unseren** Appell beachtet, wo doch nahezu die gesammte übrige Vertretung der öffentlichen Meinung schweigt, als läge Ruhe über allen Wässern. Um so freudiger ergreifen wir die Gelegenheit, unseren Lesern zu sagen, daß **nicht alle** Blätter schweigen, daß wir Bundesgenossen gefunden haben, und daß an Stelle der der Sache untreu gewordenen nun jeder Tag uns neue Genossen im Kampfe gegen die Nordbahnclique zuführt. Die großen Blätter der Residenz hüllen sich zwar noch immer in beredtes Schweigen; sie alle haben für jedes Zimmerfeuer oder eine Tanzunterhaltung der „Naßwalder", ein verlorenes Collier oder einen verhafteten Trunkenbold mehr Raum als für die Nordbahnfrage. Es ist gerade, als hätten sie sich die verschiedenen Professions-, Raub- und socialistisch angehauchten Mörder, die Sprachendebatte 2c. bestellt, um das p. t. Publicum gar nicht zum Bewußtsein gelangen zu lassen, daß noch ernstere Fragen, Fragen wirthschaftlicher Natur zu erörtern wären. Glücklicherweise schreiben sie doch mindestens nicht *gegen* ihre bessere Ueberzeugung, sie schweigen. — Aber draußen regt sich's allenthalben. Die „Olmützer Zeitung" begrüßt unser „Offenes Sendschreiben an die landw. Vereine Oesterreichs" mit unverholener Freude: „Heute, wo alles nur für Geld schreibt, kann diese Brochure ein weißer Rabe in der Journalistik genannt werden". Die „Kommotauer Nachrichten" rufen: „Möchte doch keine land- und forstw. Corporation, keine Gemeinde es unterlassen, ihre Pflicht zu thun — —". Die „Deutsche Volkszeitung" zollt uns Lob, indem sie constatirt: „Die „Wiener Landw. Zeitung", die s. Z. eine so energische und erfolgreiche Agitation eingeleitet hat, als es galt die Südbahn, die bis dahin keine Einkommensteuer zahlte, zur Zahlung dieser (1½ Millionen jährlich) zu verhalten, hat auch in Sachen der Nordbahn die Bevölkerung aufgeklärt — —". Die „Rumburger Zeitung" hat ein Mitgefühl für den Steuerdruck, unter dem die Bevölkerung seufzt und sagt: „Sollen die Millionäre der Nordbahn noch länger auf Kosten

der Steuerträger ihre fetten Coupons abschneiden?" Auch die „Pilsner Reform", also ein Blatt von wieder ganz anderer Richtung, kommt nach einer längeren Erörterung zu dem Schlusse: „Die Nordbahn **muß** verstaatlicht werden! — — Nicht länger kann es angehen, daß Getreide, Kartoffeln, Rüben, Mehl, Malz 2c. auf der Nordbahn um 18 bis 60% mehr zahlen als auf den österreichischen, um 27 bis 100% (!!) mehr als auf den deutschen Bahnen." Die „Silesia" muß leider constatiren, daß „unsere Staatsmänner aller Farben durchaus noch nicht einig sind — darüber —: Verstaatlichung oder Verlängerung des Privilegiums — —". Entschieden sprechen sich dagegen wieder aus die „Bukowinaer Rundschau", die „Trautenauer Zeitung", das „Budweiser Kreisblatt", der „Böhm.-Kamnitzer Anzeiger"; die „Biela Zeitung", das „Badener Bezirksblatt", die „Tepler Bezirkszeitung", der „Mährische Grenzbote"*); am entschiedendsten jedoch ein Blatt, das einer ganz anderen Partei angehört, das jungčechische Organ „Národni Listy" (in Nr. 16 vom 16. Jänner 1883). Was dieses Blatt sagt, ist so beherzigenswerth, daß wir uns nicht versagen können, den Artikel, mit Hinweglassung einiger nicht zur Sache gehöriger politischer Seitenblicke, wörtlich hier zu reproduciren.

Er lautet:

„Je mehr der Augenblick herannaht, in welchem das Privilegium der Nordbahn abläuft, um so seltener ist in der öffentlichen Besprechung die Erwägung, ob dieses Privilegium zu erneuern und zu verlängern wäre, oder ob der Staat die Leitung dieser Bahn in eigene Regie nehmen soll, zu finden. Diese merkwürdige Erscheinung wäre unerklärlich, wenn es nicht bekannt wäre, daß die Nordbahn eine ansehnliche Summe zum Ankaufe und zur Bestechung der öffentlichen Meinung ausgeworfen hat. Dieses nicht ungewöhnliche Vorgehen läßt sich zwar selten nachweisen, obwohl es Jedermann bekannt ist. **Trotzdem hegen wir die begründete Zuversicht, daß wir in die Lage kommen werden, nicht nur die Summe zu nennen, um welche die Nordbahn das Todtschweigen dieser Angelegenheit erkaufte, sondern auch die Belege und Ziffern der einzelnen Posten dieser sauberen Ausgabe anzugeben. Kein anständiges Blatt kann die Erneuerung des Privilegiums vertheidigen.** Dies könnte nur jene Presse thun, welche nicht für ein Organ der öffentlichen Interessen, sondern für ein officielles Blatt der Nordbahn und ein von derselben erhaltenes Blatt gelten wollte. Wenn im Schooße der Regierung Männer sich befinden würden, welche den Gründungsschwindel unterstützen, so wäre es wohl vergeblich, wenn unabhängige und ehrliche Blätter das Begehen eines Verbrechens, das die Staatsfinanzen oder die österreichische Bevölkerung schädigen würde, vereiteln wollten. Aber es steht an der Spitze der Regierung ein Mann, dessen Makellosigkeit selbst seine größten Gegner anerkennen, und die Reichsrathsmajorität besteht aus Männern, die schon den ersten Fall eines unmoralischen Erwerbes (Kaminski) verurtheilten und den Schuldigen durch Ausscheidung aus ihrer Mitte bestraften. Bei der Untersuchung stellte sich heraus, daß den größten Antheil an der Provision die Journale verschiedener Parteien hatten. Trotzdem ließ die Affaire Kaminski eine unangenehme

---

*) Seit dem Erscheinen dieses Artikels noch: „der Libin", der „Podersam-Ludtizer Anzeiger", der (Görkauer) „Grenzbote", der „Mödlinger Bezirksbote", die „Mittelstraße", das „St. Pöltner Wochenblatt", der „Bote aus dem Polzenthale", die „Wr. Neustädter Zeitung", der „Erzähler aus dem Böhmerwalde", die „Budweiser Zeitung", die „Landpresse", die „Biliner Nachrichten" 2c.

Scharte auf der rechten Seite zurück, und diese muß trachten dahin zu wirken, den Vorwurf seitens ihrer Gegner nicht aufkommen zu lassen, Sünden begangen zu haben, die sie früher der Linken, gleichwie einer moralisch befleckten Partei, vorgeworfen hatte. Es ist daher eine um so größere Pflicht der Rechten sowie der autonomistischen Blätter, die Nordbahnangelegenheit zu ihrem unnachgiebigen Cardinalpunkte zu machen, da es sich nicht nur um das Wohl des Staatssäckels, sondern um den Vortheil der Länder, durch welche diese Bahn geht, handelt.

Wenn man von einer Verzinsung der Millionäre sagen kann, daß sie durch fünfzig Jahre die öffentlichen Interessen schädigte, so gilt das in erster Linie von dieser Rothschild-Clique der Nordbahn. Sie hat sich nicht damit zufriedengestellt, daß ihr ein so armer Staat, wie es Oesterreich ist, jährlich Millionen umsonst schenkte, und dadurch auf eine Einnahme Verzicht leistete, die er bei seinem Deficit so nöthig hätte, sie hat vielmehr das ihr ertheilte Monopol auf die rücksichtsloseste Weise ausgenützt. Es ist bekannt, daß die Nordbahn durch ihre übermäßig hohen Tarife die Interessen der Industrie und der Landwirthschaft schädigte, daß sie durch Cartelle Vorsorge getroffen hat, daß andere Bahnen durch Tarifherabsetzung mit ihr nicht concurriren konnten. Die Nordbahn ist es auch, die wie ein Vampyr an den Bewohnern jener Städte saugt, denen sie die Kohle zuführt, so daß Wien allein jährlich um zwei Millionen mehr für die Kohlenzufuhr zahlt, als es nach den Tarifen anderer Bahnen zahlen würde; jede Abwehr der Handelskammern und der Gemeindevertretungen ist gegenüber diesen Shyloks erfolglos geblieben. **Sie haben nur ihren eigenen Vortheil vor den Augen gehabt und der glänzendste und reichlichste Gewinn konnte ihre Geldgier nicht befriedigen.** Es hat genug böses Blut verursacht, daß beinahe auf jedem Bahnhofe ein großes Kohlendepôt errichtet wurde, welches zuerst die Concurrenzunternehmungen zu Grunde richtete und dann die Preise zum Schaden der meist armen Bevölkerung hinaufschraubte. — —

Die Nichtverlängerung des Nordbahnprivilegiums würde deshalb nicht nur die Staatseinnahmen um viele Millionen (nach den Berechnungen circa 13 Millionen jährlich) erhöhen, aber auch Wien und das ganze Reich würden aus der Tarifermäßigung einen so ungeheuren Nutzen ziehen, daß es für die Regierung und die Majorität keine dankbarere Aufgabe gibt, als den Privatinteressen Rothschild's und seiner Gruppe entgegen zu treten und der Nordbahn zu sagen: „Der Staat war sich dessen nicht bewußt, was er Euch vor fünfzig Jahren schenkte; der Staat hat diesen Irrthum seiner geringen Voraussicht nicht corrigirt, obwohl er es hätte thun können; er that dies nicht, weil er Eurem Hauptactionär verschuldet ist. Aber Ihr habt während der fünfzig Jahre Hunderte von Millionen zusammengescharrt, so daß es thatsächlich Wahnsinn wäre, jetzt, wo der Staat weiß, was das Privilegium bedeutet, Euch von Neuem Millionen zuzuwerfen".

Man darf nicht einwenden, daß ja der österreichische Staat Credit benöthigt und daß ihm an dem guten Einvernehmen mit den mit Rothschild alliirten Capitalisten gelegen sein müsse. **Selbst der reichste Staat könnte vor seinen Bürgern eine so leichtsinnige Geldverschwendung nicht verantworten, wie es die neue Monopolsverlängerung der Nordbahn wäre.** Wie erst ein so armer Staat wie Oesterreich, der trotz neuer Steuern ein Normaldeficit aufweist!

Die ganze Welt müßte lachen, wenn Oesterreich, welches um theures Geld mit großen Opfern passive Bahnen ankauft, die rentabelste aller Bahnen, die ihm am 4. März 1886, wo das Privilegium der Nordbahn abgelaufen sein wird, von selbst in den Schoß fällt, mit Rücksicht auf seine Gläubiger wieder in die Hände der Privatspeculation geben würde. Und nicht nur die rentabelste, sondern auch eine strategisch wichtige Bahn. Da ist es die Pflicht des Staates, das Privilegium nicht nur nicht zu erneuern, sondern die Bahn selbst zu übernehmen und den Actionären höchstens den Bahnkörper, nämlich den Boden, die Gebäude, die Werkstätten und die Maschinen abzulösen, die eigentlich unentgeltlich dem Staate zufallen sollten, und die ihm auch zufallen würden, wie alle anderen Bahnen, wenn man in dem Decrete aus dem Jahre 1838 und in der Eisenbahnconcessionsordnung aus dem Jahre 1854 auf die Nordbahn nicht vergessen hätte, und wenn man diese früher concessionirte Bahn ausdrücklich unter jene Regel gestellt hätte, welcher alle anderen Bahnen untergeordnet sind: daß sie nach Ablauf der Concession dem Staate zufallen.

Wir werden es nicht unterlassen, öfters uns mit dieser Angelegenheit zu befassen, damit auch die čechische Bevölkerung Böhmens sehe, um welch' ungeheuer wichtige Angelegenheit es sich hier handelt, damit auch die čechischen Abgeordneten in dieser Frage die Initiative ergreifen und sich den Dank des Staates und aller Völkerschaften Oesterreichs erwerben. Vor dem Zorn Rothschild's haben sie sich wahrlich nicht zu scheuen. Während der Regierung Taaffe's sind wir wohl nicht so weit, daß man sagen könnte: „Um zwei Millionen hat die Nordbahn die ganze öffentliche Meinung und die ganze Macht des Staates: die Journalistik, die Abgeordneten und die Staatsfunctionäre gekauft!"

Die Verstaatlichung der Eisenbahnen und die Landwirthschaft.

(„Wiener Landwirthschaftliche Zeitung" Nr. 1494 vom 2. Februar 1884.)

Die Verstaatlichung der Eisenbahnen macht in Oesterreich entschiedene Fortschritte. Dem im Staatseigenthume, bez. im Staatsbetriebe befindlichen Eisenbahnnetze wird nun auch bald die Kaiser Franz Josefsbahn einverleibt werden und stehen dann im Ganzen über 3658 *km* Eisenbahnen unter der Oberleitung der k. k. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien. Es sind dies nachfolgende Linien:

a)	Wien-Salzburg	mit	314 *km*	
	Salzburg-Wörgl	„	193 „	
	Innsbruck-Landeck	„	73 „	
	St. Valentin-Budweis	„	120 „	
	Linz-Gaisbach	„	27 „	
	Wels-Pettau	„	82 „	
	Neumarkt-Simbach	„	61 „	
	Lambach-Gmunden	„	28 „	
	Bischofshofen-Steinach	„	81 „	979 *km*
b)	St. Valentin-St. Michael	mit	203 *km*	
	St. Michael-Pontafel (Ponteba)	„	237 „	
	Amstetten-Klein-Reifling	„	47 „	
	Hieflau-Eisenerz	„	15 „	
	Leoben-St. Michael	„	12 „	
	Launsdorf-Hüttenberg	„	30 „	

	Gleindorf-Klagenfurt	mit 18 *km*	
	Tarvis-Laibach	„ 103 „	
	Selzthal-Schärding	„ 193 „	
	Holzleithen-Thomaswörth	„ 2 „	858 *km*
c)	St. Pölten-Leobersdorf	mit 76 *km*	
	Scheibmühl-Schrambach	„ 9 „	
	Leobersdorf-Gutenstein	„ 37 „	
	Wittmannsdorf-Ebenfurth	„ 16 „	
	Pöchlarn-Kienberg-Gaming	„ 38 „	176 „
d)	Steindorf-Braunau	mit 38 *km*	38 „
e)	Lindau-Bludenz	mit 69 *km*	
	Lautrach-St. Margarethen	„ 10 „	
	Feldkirch-Buchs	„ 19 „	98 „
f)	Divača-Pola	mit 123 *km*	
	Canfanaro-Rovigno	„ 21 „	144 „
g)	Siverić-Spalato	mit 108 *km*	
	Perković-Slivno-Sebenico	„ 27 „	135 „
h)	Vöcklabruck-Kammer	mit 12 *km*	12 „

Außerdem befinden sich im Besitze des Staates, derzeit aber im Privatbetriebe die Linien:

i)	Mürzzuschlag-Neuberg	mit 12 *km*	
	Unter-Drauburg-Wolfsberg	„ 39 „	51 *km*
k)	Kriegsdorf-Römerstadt	mit 15 *km*	
	Erbersdorf-Würbenthal	„ 21 „	36 „
l)	Protivin-Zdic	mit 103 *km*	
	Beraun-Rakonic	„ 52 „	155 „
m)	Tarnów-Orló	mit 162 *km*	
	Chyrów-Stryj	„ 90 „	
	Drohobycz-Boryslaw	„ 12 „	264 „

Dazu kommt nun die Kaiser Franz Josefsbahn mit den Linien:

n)	Wien-Eger	mit 456 *km*	
	Absdorf-Krems	„ 32 „	
	Gmünd-Prag	„ 186 „	
	Budweis-Wessely	„ 38 „	712 „

Wie diese Daten zeigen, hat Oesterreich mit der Verstaatlichung der Bahnen einen ganz respectablen Anfang gemacht. Der günstige Einfluß dieser Procedur hat sich denn auch sofort gezeigt. Auf den Linien, die im Staatsbetriebe stehen, wurden die Tarife für den Personen- und Frachtenverkehr erheblich, zum Theile sogar in außergewöhnlichem Maße herabgesetzt und damit die Bahnen erst recht dem Verkehre erschlossen. Aber auch die Nachbarbahnen und namentlich die Parallelbahnen, soweit von denselben überhaupt die Rede sein kann, mußten folgen, und hat beispielsweise die Südbahn ansehnliche Preisermäßigungen eingeführt, denen ohne Zweifel viel weitergehende folgen werden und müssen. Der Einfluß der Verstaatlichung der Bahnen würde sich aber in ganz anderer Weise äußern, wenn sich im Eigenthume des Staates ein größeres, alle Länder gleichmäßig umfassendes Bahnnetz befinden würde und namentlich die Hauptlinien in dessen Besitz wären.

Eine der wichtigsten oder vielmehr geradezu die wichtigste Linie ist die Hauptlinie der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Sie durchschneidet ein Land, welches neben Böhmen die schönste Perle im Diademe Oesterreichs bildet; sie durchzieht das kohlenreichste Becken der Monarchie und verbindet dieses nicht nur mit der Reichshaupt- und Residenzstadt, sondern auch mit zahlreichen hochentwickelten Industriegebieten; sie verbindet das südliche und westliche Bahnnetz

mit den Bahnen der größten Provinz, mit Galizien und der Bukowina und bildet zugleich eine in strategischer Beziehung hochwichtige Verkehrsader. Sie ist aber auch die lucrativste aller österreichischen Bahnen und würde dies auch dann bleiben, wenn ihre Tarife um 25, ja 50 und selbst 100% herabgesetzt würden. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist, mit einem Worte, jene Bahn, ohne deren Besitz das Staatsbahnnetz Oesterreichs für immer ein Torso bliebe, aber auch eine Bahn, die heute durch ihre enormen, in der ganzen Welt nicht ihres Gleichen habenden Tarife Oesterreichs wirthschaftlichen Aufschwung lähmt, die Landwirthschaft, die Industrie, die Gewerbe und den Handel in schwerster Weise schädigt.

Am 4. März 1886 endet das Privilegium der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und klar und unbezweifelbar hat der Staat das Recht, von diesem Tage ab die Bahn in seinen Besitz zu übernehmen. Er hat hiezu aber auch die Verpflichtung, weil kein Staat, und ein armer Staat, dessen Finanzverwaltung alljährlich mit einem Deficit abschließt, noch viel weniger das Recht hat, ein ihm von Rechtswegen zufallendes Werthsobject von sich zu weisen; weil er es umsoweniger thun darf, wenn er damit nur einige Millionäre bereichert, die Bevölkerung aber schwer schädigt, und am allerwenigsten, wenn er es für die Entwicklung des Staatsbahnnetzes unbedingt benöthigt und aus strategischen Gründen, also mit Rücksicht auf die Erhaltung des Staates, nicht entbehren kann.

Man sollte glauben, das alles sei selbstverständlich und es wäre nur ein Dreschen leeren Strohes, wenn man, wenn ein Journal zumal, immer und immer wieder solche Anschauungen promulgirt. Man sollte es glauben! Und auch wir glauben, daß all' das, was wir ihm Laufe dreier Jahre über diesen Gegenstand geschrieben, eigentlich überflüssig war. Auch wir glauben, daß das, was wir speciell den landw. Gesellschaften und Vereinen an's Herz gelegt, indem wir sie in einem besonderen Sendschreiben aufforderten, in Petitionen an die Reichsvertretung für die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einzutreten, ganz überflüssig sei.

Es ist in der That von der Regierung nicht zu erwarten, daß sie, und noch dazu eigenmächtig, ohne die Volksvertreter zu befragen, auf Kosten des Volkes Millionären Millionen schenken würde. Oesterreich müßte ein Staat sein, dessen Regierung und Volk jenen Grad der Corruption erreicht haben, den das römische Reich unter seinen Kaisern erreicht hatte. Aber bezeichnend für unsere Verhältnisse ist es, daß man im dumpfen Pessimismus das wirklich erwartet. Bezeichnend ist es, daß man in demselben Augenblicke, wo man beinahe ausnahmslos darüber im Reinen ist, daß der Staat das volle Recht hat, die Nordbahn zu verstaatlichen, und daß es seine absolute Pflicht ist, es zu thun, gewissermaßen in einem Athemzuge ausruft: „Es ist schon zu spät! Die Abmachungen sind schon getroffen. Wir stehen bereits vor einem fait accompli. Das Nordbahnprivilegium wird wieder verlängert werden." Nein, dem ist, dem kann so nicht sein. Es ist ein frevles Spiel der Nordbahnkönige mit des Volkes leider nicht hinwegzuleugnender Apathie, Lethargie und seinem Pessimismus; sie wollen dadurch, daß sie von „fertigen Abmachungen", von der „Unmöglichkeit für den Staat, eine so große Bahnstrecke zu übernehmen" und Aehnlichem sprechen, die Bevölkerung einlullen, um dann der Regierung sagen zu können: „Seht, Niemand verlangt die Verstaatlichung wirklich. Niemand will die Rechte einer Privatgesellschaft schädigen. Wir wollen auch Concessionen machen. Verlängert uns nur das Privilegium! Die

Presse, die Vertreterin der öffentlichen Meinung, steht beinahe ausnahmslos auf unserer Seite, in den Vereinen ist es ganz ruhig. Hört nicht darauf, wenn einzelne Journale gegen die Privilegiumsverlängerung eintreten und gebt nicht zu, daß den Actionären ihr Einkommen entzogen werde!"

Das „Vaterland" war es, welches der Welt verkündet hat, daß die Kaiser Ferdinands-Nordbahn eine runde Million Gulden dazu verwendet hat, die Presse ihren Absichten günstig zu stimmen; die „Národni Listy" wollen sogar schon von zwei Millionen wissen, für welche „die ganze öffentliche Meinung, die ganze Staatsgewalt, die Presse, die Abgeordneten und die Staatswürdenträger gekauft" sein sollen, und in der Residenz erzählt man sich sogar von drei Millionen, die die Nordbahn schon vor mehreren Jahren bereit gehalten hat, um ihre Interessen zu fördern. — Alles das ist sicherlich nur zum Theile wahr. Die Presse, nun die schweigt allerdings beinahe ausnahmslos; während sie über das räthselhafte Verschwinden einer Geldkiste auf dem Hauptpostamte in Budapest mit kaum einer viertel Million Gulden Inhalt in Ach- und Wehklagen ausbricht und in spaltenlangen Artikeln die betreffenden verantwortlichen Aemter in Anklagezustand versetzt, schweigt sie, wo es sich um einen von den Nordbahnmatadoren geplanten Schritt handelt, der Oesterreich einen Nachtheil zufügt, der das artige Sümmchen von ein paar hundert Millionen Gulden repräsentirt. Aber vor unserer Volksvertretung haben wir trotz Allem noch so viel Achtung, daß wir die bezüglichen Gerüchte als infame Lügen bezeichnen, und von unserer Regierung — vor Allem dem Handelsminister, der schon einmal, als gegen ihn Anschuldigungen laut wurden, welche seine Ehre antasteten, einem Phönix gleich, aus diesen rein emporstieg, und der nun, nachdem er in neuerer Zeit Gutsbesitzer geworden, am besten beurtheilen kann, was Staatsbahnen mit niederen Tarifen bedeuten — wissen wir, daß sie eine ehrenhafte ist und sie nie eine solche Schuld auf sich laden wird; ein schweres Verschulden an Staat und Volk wäre es aber, wenn die Nordbahn nicht verstaatlicht würde.

Obwohl wir das als selbstverständlich voraussetzen und überzeugt sind, daß weder die gegenwärtige noch eine künftige Regierung mit des Volkes Interessen ein so frevles Spiel treiben werde, halten wir es, eben deshalb, weil es nothwendig ist, dem Verlangen der Nordbahnkönige selbst den Schein der Berechtigung zu nehmen, für unerläßlich, daß Jedermann seine Pflicht thue, und namentlich die unmittelbaren Vertretungen der Landwirthe ihre Pflicht nicht versäumen, daß sie rasch, entschieden und unisono der Volksvertretung in Petitionen zurufen: „Die Nordbahn muß verstaatlicht werden!" Und das walte Gott!

Die Nordbahnfrage und das Abgeordnetenhaus.

(Ein Wort an unsere Abgeordneten.)

Ganz Oesterreich stellt sich im Augenblicke die Frage: „Wie wird sich der Reichsrath, wie namentlich das Abgeordnetenhaus zur Nordbahnfrage verhalten?" Daß die Frage dem Reichsrathe zur verfassungsmäßigen Behandlung vorgelegt werden müsse, haben wir immer behauptet, und wir stützten unsere Behauptung darauf, weil im Gesetze vom 21. December 1867, wodurch das Grundgesetz

oder clerical, Fortschrittsmann oder Conservativer sei, und wo das vorbereitete „Bravo!" seiner Freunde ihn alles Weiteren überhob. Wir betonen hier mit Nachdruck: die Ignorirung der Wünsche der Wähler hat im Jahre 1879 gar manchem Abgeordneten sein Mandat gekostet. Dies geben wir der heutigen Majorität und Minorität zu bedenken. Die bäuerlichen Abgeordneten bilden heute bei wichtigen Abstimmungen das Zünglein an der Wage, und die Majorität ist eine verschwindend kleine. Es könnte leicht der Fall eintreten, daß der Nationalitätenstreit zum Schweigen gebracht wird und die Gemeinsamkeit der Interessen sich zusammen findet, und dann könnte eventuell eine andere Majorität und auch eine andere Regierung die Folge sein.

Wir halten die Zeit gegenwärtig durchaus nicht darnach angethan, um der Moral und dem Rechte einen Faustschlag zu versetzen. Man sehe doch um sich: der Fenier, der Nihilist und der Socialist rütteln bereits in allen Staaten Europa's an den Thoren der Besitzenden. Kampf dem Capitale! ist die Losung. Was wir noch vor einem Jahre in unserem gemüthlichen Wien nicht für möglich gehalten, geschieht heute; mit Brecheisen, Dynamit und Revolver erklärt die Hydra des Socialismus dem Capitale den Krieg und vervehmt die öffentlichen Wächter der Sicherheit zum Tode. Wäre es unter diesen Umständen opportun, das große Publicum herauszufordern?

Möge sich doch jeder Abgeordnete gegenwärtig halten, daß, wenn auch die Residenzblätter in der unverantwortlichsten Weise Partei für die Nordbahn-unternehmung ergreifen, dies nicht zu verwechseln ist mit der wirklichen Volks-stimmung. Die „Wiener Landw. Zeitung" hat bereits eine stattliche Anzahl von Vereinen und Corporationen aufgezählt, welche in dieser Beziehung ihrer Meinung Ausdruck gegeben haben. Diese Kundgebungen werden sich häufen, und über die Köpfe der Residenzblätter hinweg wird das Volk seinen Willen aussprechen. Möge sich jeder Abgeordnete gegenwärtig halten, daß heute jene Regierung angeklagt wird, welche vor zwanzig Jahren die im Besitze des Staates gewesenen Eisenbahnen zu einem unerhört billigen Preise verkauft hat, und daß man seitdem im Auslande nur mit Mitleid auf die handelspolitische Action unseres Reiches sieht; und möge sich jeder gegenwärtig halten, daß, wenn die Prätensionen der Nordbahnunternehmung realisirt werden würden, unsere Nachkommen jedenfalls die gegenwärtige Regierung und den gegenwärtigen Reichsrath anklagen müßten. Möge sich endlich jeder Abgeordnete gegenwärtig halten, daß dem Socialismus und in Folge dessen auch dem Ausnahmezustande ein Paroli gebogen werden kann, wenn Angesichts der riesenhaften Anstrengungen seitens der Nordbahnunternehmung der Reichsrath im wohlverstandenen Interesse des Staates und der Staatsbürger auf Grund von Recht und Gesetz mit dem Monopole der Nordbahnunternehmung aufräumt, die Verstaatlichung der Nordbahn ausspricht und dadurch documentirt, daß der Wahlspruch „Gleiches Recht für Alle" keine Phrase ist.

Die Landwirthe, die landw. Vereine vor allem und jede Gemeinde, fordern wir noch einmal auf, sie mögen ihrer Pflicht eingedenk sein und entschieden dagegen Protest einlegen, daß das unnatürliche, ganz Oesterreich so außerordentlich schwer schädigende Privilegium der Nordbahn, und sei es selbst mit allen möglichen Verschärfungen, verlängert werde. Sie haben nur **eine** Pflicht: in Massenpetitionen fordern: **Die Nordbahn muß verstaatlicht werden!**





